

УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ  
ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ У НИШУ

**Томислав Трајковић**

**„Тероризам кроз историју са освртом на отмице ваздухоплова у периоду  
хладног рата”**

ДОКТОРСКА ДИСЕРТАЦИЈА

Ниш, 2023.



**УНИВЕРЗИТЕТ У НИШУ**  
**ПРАВНИ ФАКУЛТЕТ**

**Томислав Трајковић**

**Тероризам кроз историју са освртом на отмице  
ваздухоплова у периоду Хладног рата**

**ДОКТОРСКА ДИСЕРТАЦИЈА**

*Ниш, 2023.*



**UNIVERSITY OF NIŠ**  
**FACULTY OF LAW**

**Tomislav Trajković**

**TERRORISM THROUGHOUT HISTORY WITH A  
FOCUS ON PLANE HIJACKINGS DURING THE  
COLD WAR**

**DOCTORAL DISSERTATION**

*Niš, 2023.*

**Ментор:**

*Проф. др Небојша Ранђеловић, редовни професор*  
Универзитет у Нишу, Правни факултет  
Катедра за правноисторијске науке

**Чланови комисије:**

*Проф. др Милан Шкулић, редовни професор*  
Универзитет у Београду, Правни факултет  
Катедра за кривично право

*Проф. др Жељко Лазић, ванредни професор*  
*Академија за националну безбедност у Београду*  
*Катедра правне науке*

*др Александар Ђоређевић, ванредни професор*  
*Универзитет у Нишу, Правни факултет*  
*Катедра за правноисторијске науке*

***Датум одбране докторске дисертације:***

*. .2023. године*

## **Тероризам кроз историју са освртом на отмице ваздухоплова у периоду Хладног рата**

**РЕЗИМЕ:** *Први део рада обухвата* уводна разматрања, теоријско-методолошки оквир, проблематизовање теме, одређивање предмета истраживања и операционализацију свих фаза истраживања, постављање почетних научних хипотеза са научним и практичним доприносом.

**Централни део рада** представља приказ и анализу правне историје од настанка првих терористичких аката који се поклапају са самим настанком државе, искристалисала су се два основна облика тероризма: терор власти и терор против власти. Први се састоји у методу владања употребом насиља, тако што се тероризам претвара у политички систем и владајућу политику. Други облик тероризма је - терор против власти који је за ову студију управо интересантан, јер у њега као посебан облик терористичког акта улази отмица ваздухоплова. Њиме се напада на владајуће институције и носиоце власти укључујући ту и угрожавање, дестабилизацију или рушење политичке структуре земље. Ови акти остављају утисак да почивају на ничим легитимисаном насиљу, да су оруђе мањине, да погађају невинне и да су искључиво усмерени на изазивање интензивног страха и несигурности. Овај облик тероризма у историји најпре се испољавао као терористички акт са политичким смером у циљу борбе за власт, али и борбе против тираније и извесним примесама служења одговарајућим политичким идеологијама различитог карактера. Он се најчешће испољавао у виду атентата и физичког ликвидирања представника владајуће класе или режима у циљу остваривања политичких циљева или бар уступака. Историја нас учи да је тај тероризам често био праћен и рушилачким демонстрацијама према појединим објектима којима се

давао симболичан значај. Касније се јављају други видови тероризма, организовани и колективно спровођени, који прате целокупну политичку историју и то свуда и независно од постојања или непостојања политичких програма терористичке групе, или од различитости њиховог идеолошког карактера. У скоријим историјским периодима тероризам се убрзано развија и мења обзиром да добија специфичне карактеристике са развојем технике и технологије. Он се представља у друштвеним групама које се боре за власт у оквиру једне суверене државе а такође и од стране самих држава које имају неостварене политичке и територијалне претензије као напредан и чак револуционаран. Наше кривично законодавство у периоду Хладног рата односно кривично законодавство СФРЈ чији федеративни део је била и Република Србија, садржи већи број прописа за сузбијање и кажњавање терористичких аката, међу којима је отмица ваздухоплова посебан облик који је такође био кодификован као облик у карактеристичан за наведени историјски период. Рад је усмерен на откривање битних узрока тероризма који су се искристалисали кроз историју са предлогом правних решења који ће помоћи појединачним државама и међународним организацијама да се организовано супротставе свим узроцима и понашањима која су у узрочној вези са тероризмом у жељи да се допринесе општој акцији на сузбијању терористичких аката и унапређењу безбедности ваздушног саобраћаја и путника.

*Завршни део тезе обухвата* верификацију резултата истраживања уз анализу друштвених последица, уз поглед са историјске дистанце, дискусију и завршна разматрања из којих произилазе универзални закључци.

**КЉУЧНЕ РЕЧИ:** политички програм, право, историја, тероризам, ваздухоплов, отмица.

**НАУЧНА ОБЛАСТ:** Право

**УЖА НАУЧНА ОБЛАСТ:** Правно-историјска

**УДК:**

## **TERRORISM THROUGHOUT HISTORY WITH A FOCUS ON PLANE HIJACKINGS DURING THE COLD WAR**

**SUMMARY:** **The first part of dissertation**, comprises the introductory sections, the theoretical and methodological framework, consideration of the topic, determining the object of research and operationalization of all phases of research, including the scientific and practical contribution.

**The central part of the work** is the presentation and analysis of legal history since the first acts of terrorism coinciding with the state's very creation. Two basic forms of terrorism crystallized: terror of the government and terror against the government. The first consists of ruling through the use of violence, by turning terrorism into a political system and ruling politics. Another form of terrorism is terror against the government, which is of specific interest to this study because it includes hijacking an aircraft as a special form of a terrorist act. It attacks the ruling institutions and power holders, including endangering, destabilizing, or destroying the country's political structure. These acts leave the impression that they are based on illegitimate violence, that they are a tool of the minority, that they affect the innocent, and that they are exclusively aimed at causing intense fear and insecurity. This form of terrorism in history was primarily manifested as a terrorist act with a political direction aimed at fighting for power, but also fighting against tyranny and with certain admixtures of serving appropriate political ideologies of different character. It most often manifested itself in the form of assassinations and physical liquidation of representatives of the ruling class or regime in order to achieve political goals or at least concessions. History teaches us that this kind of terrorism was often accompanied by destructive demonstrations against certain objects that held symbolic importance. Later, other forms of terrorism appear, more organized and collectively implemented, which follow the entire political history all over the world, regardless of the existence or non-existence of political programs of the terrorist group, or the diversity of their ideological character. In recent historical periods, terrorism is rapidly developing and changing, as it acquires specific characteristics with the development of technique and technology. It is presented in social groups that fight for power within a sovereign

state as well as by states that have unrealized political and territorial pretensions themselves, as progressive and even revolutionary. Our criminal legislation during the Cold War period, i.e., the criminal legislation of the SFRY, of which the Republic of Serbia was a federated part, contains many regulations for the suppression and punishment of terrorist acts, among which is the hijacking of an aircraft as a special form of terrorism, which was codified as a characteristic form of terrorism for the aforementioned historical period. The work is aimed at discovering the important causes of terrorism that have crystallized throughout history with the proposal of legal solutions that will help individual states and international organizations to, in an organized manner, oppose all the causes and behaviors that are causally related to terrorism, in order to contribute to the general action to combat terrorist acts and improving the safety of air traffic and passengers. The final part of the thesis includes the verification of research results with the analysis of social consequences, including a view from a historical distance, discussion, and final considerations from which universal conclusions emerge.

**The final part** of the thesis includes the verification of research results with the analysis of social consequences, including a view from a historical distance, discussion, and final considerations from which universal conclusions emerge.

**Keywords:** political programs, law, history, terrorism, aircraft, hijacking.

**Scientific field:** Law

**Special topics:** legal and historical

**UDC:**



## САДРЖАЈ

<b>У В О Д</b>	<b>13</b>
1.1. Општи осврт	13
1.2. Циљ научног истраживања	16
1.3. Очекивани резултати научног истраживања	18
1.4. Примењене научне методе	20
<b>2. О ТЕРОРИЗМУ У ОПШТЕ</b>	<b>22</b>
2.1. Тероризам и савремени свет	22
2.2. Појам и дефиниција тероризма	28
2.3. Одређење тероризма као међународног и националног деликта у законодавствима током Хладног рата	32
2.3.1. У законодавствима појединих земаља у периоду Хладног рата	32
2.3.2. У кривично-правном систему СФРЈ у периоду Хладног рата	37
<b>3. ИСТОРИЈА МЕЂУНАРОДНОГ ТЕРОРИЗМА</b>	<b>46</b>
3.1. Тероризам до II светског рата	46
3.1.1. Зилоти	47
3.1.2. Јакобински терор	52
3.1.3. Велики терор - пример државног тероризма	58
3.1.4. Зачеци тероризма у Царској Русији у 18. веку	60
3.1.5. Тероризам на Балкану у 19. веку	63
3.2. Тероризам након II светског рата	64
3.2.1. Период Хладног рата	64
3.2.2. Узроци и последице тероризма у периоду Хладног рата	73
3.2.3. Покушаји дефинисања међународног тероризма у периоду Хладног рата	78
3.3. Жртве тероризма	80
3.3.1. Угрожавање дипломатских и других особа са дипломатским имунитетом	80
3.3.2. Узимање талаца	88
3.4. Отмице ваздухоплова као облик међународног кривичног дела тероризма и уопште о отмици ваздухоплова	91
3.4.1. Терминолошки проблеми и дефиниција отмице ваздухоплова	91
3.4.2. Дефиниција отмице ваздухоплова	93
3.4.3. Узроци појава отмице ваздухоплова и њиховог убрзаног увећања	96

#### **4. КЛАСИФИКАЦИЈА ОТМИЦА ВАЗДУХОПЛОВА – ИСТОРИЈСКИ, ПОЛИТИЧКИ И**

##### **КРИВИЧНОПРАВНИ ОСВРТ ----- 101**

4.1.	Критички осврт на постојеће класификације -----	101
4.2.	Основ класификације и класификација -----	105
4.2.1.	Према начину извршења -----	106
4.2.2.	Отмице извршене употребом силе -----	107
4.2.3.	Отмице извршене употребом претње -----	107
4.2.4.	Отмице извршене без употребе силе -----	108
4.2.5.	Према побудама -----	109
4.2.5.1.	Отмице ради остварења политичког циља -----	109
4.2.5.2.	Отмице као знак протеста и освета за понашање државе против које је акт предузет -----	113
4.2.5.3.	Отмице ради афирмације политичких група или личне афирмације -----	115
4.2.5.4.	Отмице ваздухоплова ради отмице лица -----	115
4.2.5.5.	Отмице ради бекства у другу земљу и тражење политичког азила -----	118
4.2.6.	Остале побуде -----	121
4.2.6.1.	Отмице због узимања талаца ради уцене -----	121
4.2.6.2.	Отмице које врше криминалци да би се спасли казне -----	123
4.2.6.3.	Отмице које врше умоболници -----	125
4.2.7.	Према оствареним последицама -----	126
4.2.7.1.	Последице по односе међу државама -----	126
4.2.7.2.	Жртве на страни путника и посаде -----	130
4.2.7.3.	Жртве на страни отмичара -----	131
4.2.7.4.	Жртве и на страни посаде и на страни отмичара -----	131
4.2.7.5.	Последице по материјална добра -----	132
4.2.8.	Однос државе према отмици и отмичарима -----	133
4.2.8.1.	Неиспуњење услова отмичара -----	133
4.2.8.2.	Ослобађање војном акцијом -----	134
4.2.8.3.	Указивање гостопримства и заштита отмичара -----	135
4.2.8.4.	Награђивање отмичара због извршене отмице -----	136
4.2.8.5.	Давање политичког азила -----	137
4.2.8.6.	Дозвола екстрадиције -----	138
4.3.	Отмица ваздухоплова као терористички акт државе -----	139
4.4.	Приказ и анализа отмице америчког авиона “Boeing 727” -----	142

#### **5. ИСТОРИЈАТ АКТИВНОСТИ МЕЂУНАРОДНИХ ОРГАНИЗАЦИЈА У ОБЛАСТИ ПРАВНОГ**

##### **УРЕЂЕЊА ЗАБРАНЕ ОТМИЦЕ ВАЗДУХОПЛОВА ----- 154**

5.1.	Активност међувладиних стручних удружења -----	154
5.1.1.	International Law Association -----	154

5.1.2.	Институт за међународно право -----	155
5.1.3.	Међународно удружење за кривично право-----	161
5.2.	Активност међународних организација -----	163
5.2.1.	Уједињене нације -----	163
5.2.2.	Специјализоване агенције -----	165
5.2.3.	International civil Aviation Organization -----	165
5.2.4.	Internacional Criminal Police Organizacion (Interpol) -----	170
<b>6.</b>	<b>ПРАВНИ ОСНОВ ЗАБРАНЕ ОТМИЦЕ ВАЗДУХОПЛОВА- ИСТОРИЈСКИ И ПРАВНИ</b>	
	<b>ПРЕГЛЕД -----</b>	<b>172</b>
6.1.	Мултилатерални уговори искључиво посвећених борби против отмице ваздухоплова -----	172
6.1.1.	Токијска конвенција -----	172
6.1.2.	Хашка конвенција -----	175
6.1.3.	Монтреалска конвенција -----	186
6.2.	Билатерални уговори -----	191
6.3.	Међународни уговори који нису искључиво посвећени борби против отмица ваздухоплов -	193
<b>7.</b>	<b>ИСТОРИЈСКИ И ПРАВНИ ОСВРТ НА МЕЂУНАРОДНО И НАЦИОНАЛНО РЕГУЛИСАЊЕ</b>	
	<b>ОТМИЦЕ ВАЗДУХОПЛОВА КАО КРИВИЧНОГ ДЕЛА -----</b>	<b>196</b>
7.1.	Историја доношења међународних и националних норми о отмицама ваздухоплова -----	197
7.2.	Инкриминација отмице ваздухоплова у националним кривичним законодавствима у периоду Хладног рата -----	200
7.3.	Отмица ваздухоплова као међународно кривично дело -----	204
7.4.	Основна обележја отмице ваздухоплова као међународног кривичног дела -----	212
7.4.1.	Објект отмице ваздухоплова -----	213
7.4.2.	Радња извршења отмице ваздухоплова -----	216
7.4.3.	Последице отмице ваздухоплова -----	220
7.4.4.	Субјекти извршења отмице ваздухоплова -----	223
7.4.5.	Противправност отмице ваздухоплова -----	230
7.4.6.	Основи искључења противправности -----	233
7.4.6.1.	<i>Excerptio necessitalis</i> и противправност радње -----	233
7.4.6.2.	Право напуштања земље и „прогањање“ као основ за искључење противправности -----	234
7.4.6.3.	Ратно стање као основ искључења противправности -----	238
7.5.	Саучесништво у извршењу отмице ваздухоплова -----	240
7.6.	Покушај извршења отмице ваздухоплова -----	245
7.6.1.	Припремање отмице ваздухоплова -----	249
7.7.	Надлежност кривичног гоњења за отмицу ваздухоплова -----	252
7.8.	Принципи за заснивање репресивне власти државе у случајевима отмице ваздухоплова -----	255
7.8.1.	Територијални принцип -----	255

7.8.2.	Принцип регистрације ваздухоплова -----	257
7.8.3.	Принцип универзалитета-----	261
7.8.4.	Остали принципи -----	263
7.9.	Кажњавање за отмицу ваздухоплова -----	267
7.9.1.	Покушај унификације-----	267
7.9.2.	Историјски преглед досадашње праксе, врсте и тежине изречених казни -----	269
7.9.3.	Критички осврт на досадашњу праксу -----	275
7.9.4.	Екстрадиција и отмица ваздухоплова -----	277
7.9.5.	Право азила -----	288
7.9.6.	Значај превентивних мера -----	291
<b>8.</b>	<b>ИСТОРИЈАТ ИНТЕРНАЦИОНАЛИЗАЦИЈЕ УНУТРАШЊЕГ ПРАВА У ОБЛАСТИ ОТМИЦЕ</b>	
	<b>ВАЗДУХОПЛОВА -----</b>	<b>297</b>
8.1.	Методи интернационализације -----	298
8.2.	Усклађеност југословенског позитивног права са међународним обавезама у области отмице ваздухоплова у периоду Хладног рата -----	299
8.3.	Историја развоја идеје и покушаји стварања међународног кривичног суда-----	305
8.3.1.	Оснивање међународног кривичног суда-----	305
8.3.2.	Могућност оснивања Међународног кривичног суда са посебном надлежношћу за суђење деликата којима се угрожава безбедност међународног ваздушног саобраћаја -----	313
<b>9.</b>	<b>ТЕРОРИЗАМ И ОТМИЦА ВАЗДУХОПЛОВА У ДОБА ХЛАДНОГ РАТА И НЕКА ПИТАЊА У</b>	
	<b>ОБЛАСТИ УНУТРАШЊЕГ КРИВИЧНОГ И МЕЂУНАРОДНОГ ЈАВНОГ И КРИВИЧНОГ ПРАВА</b>	<b>315</b>
9.1.	Прва хипотеза: није свака отмица ваздухоплова терористички акт -----	315
9.2.	Друга хипотеза - судска пракса у вези кажњавања извршиоца кривичних дела отмице ваздухоплова није уједначена-----	316
9.3.	Трећа хипотеза: Отмица ваздухоплова и употреба силе на територији друге државе – покушај легализације интервенционизма на мала врата -----	318
9.4.	Нерешена правна ситуација изнуђених ослобађања као четврта постављена хипотеза-----	328
9.5.	Нерешен проблем имунитета особа у отетом ваздухоплову као пета постављена хипотеза --	331
	<b>ЗАКЉУЧАК-----</b>	<b>333</b>
	<b>ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА -----</b>	<b>344</b>
	<b>АРХИВСКИ ИЗВОРИ, ДОКУМЕНТА, ИЗВЕШТАЈИ, ОБЈАВЕ -----</b>	<b>344</b>
	<b>ШТАМПА, БИЛТЕНИ, ГОДИШЊАЦИ -----</b>	<b>344</b>
	<b>ЛИСТА МЕЂУНАРОДНИХ КОНВЕНЦИЈА И ПРОТОКОЛА -----</b>	<b>347</b>
	<b>ВАЗДУХОПЛОВНИ ЗАКони, ПРАВО, ПРОПИСИ, ПРЕПОРУКЕ -----</b>	<b>350</b>
	<b>ЕЛЕКТРОНСКИ ИЗВОРИ -----</b>	<b>350</b>

<b>ЛИТЕРАТУРА</b> -----	<b>352</b>
<b>ПОПИС СКРАЋЕНИЦА</b> -----	<b>360</b>
<b><i>БИОГРАФИЈА АУТОРА</i></b> -----	<b>362</b>

# У В О Д

## 1.1. Општи осврт

Тероризам, појава са свим својим историјским, друштвеним, политичким, правним, одликама свеприсутан је у данашњици и у дугој историји цивилизације. Његови узроци, облици манифестовања и последице били су предмет проучавања историјских, социолошких, правних и политичких наука. Међутим, тиме није престала потреба даљег проучавања ове друштвене појаве, јер је она у сталном развоју, мења своје манифестационе облике, шири своје границе и „успешно“ се прилагођава друштвеним и политичким променама у савременом свету. Усавршавање ранијих појава и нових облика терористичких аката посебно је изражено после Другог светског рата што се и данас наставља. Тада се појављује као нови облик међународног тероризма, отмица ваздухоплова. Ова појава је добила непредвидљиве размере током четри деценије Хладног рата, али ни у наредним деценијама не јењава, напротив добија све теже видове (отмица авиона америчке авио компаније TWA „Boeing 727“ 14.06.1985. године у Атини, затим „Boeing 747“ 05.09.1986. године исте компаније у Карачију као и отмица египатског авиона „Boeing 737“ 23.11.1986. године која је до данас најкрвавија у историји отмица са 60 жртава уколико се изузме самоубилачки напад отетим авионима на куле у Њујорку и на Пентагон, којом приликом су отети авиони били средство извршења пре него предмет отмице), очита је потврда наведеног.

Тероризам је сложена и разнородна појава. Не само да сваки облик терористичке активности носи одређене специфичности већ и сваки конкретан терористички акт, свака отмица ваздухоплова носи нова обележја, па досадашња социолошка, идеолошко-политичка и правна објашњења не могу често да послуже за његово свеобухватно расветљавање. Нови појавни облици превазилазе у многоструком схватању и оцене дате у прошлости па је нужно да се провере и тако одбаце или потврде у светлу нових сазнања.

Мењају се и његови извршиоци. Раније су терористичке акте махом вршили појединци, а то карактерише и прве отмице ваздухоплова. Међутим, данас терористичке акте, а пре свега отмице ваздухоплова врше групе и то добро организоване, појављују се као извршиоци и неке револуционарне и ослободилачке организације али и одређене друштвене снаге, а по некада и државе врше тај чин тако што употребом специјално припремљених јединица (случај „Ентебе“), или употребом оружаних снага (напад Сједињених држава на Либију 15.04.1986. године или отмица либијског авиона који је Израел употребом борбених авиона принудио да принудно слети на територију Израела 04.11.1966. године). државе врло често прикривено стоје иза такве отмице ваздухоплова али некад и не скривају своје учешће.

У овом раду се уз опште манифестационе одлике тероризма кроз историју, одређује отмица ваздухоплова као један од облика међународног тероризма. То је историјски релативно млад облик терористичке активности који погађа изузетно осетљиву област међународни ваздушни саобраћај и оставља тешке последице на живот људи, материјална добра и односе међу државама, па је са тих разлога његово изучавање оправдано.

Сагледавање овог облика тероризма извршено је у контексту укупне проблематике тероризма, јер отмица ваздухоплова као његов део носи у себи опште карактеристике које су присутне у сваком терористичком акту, али садржи и оне особености које отмице ваздухоплова чине специфичним обликом општег феномена. Зато су у овом раду најпре обухваћена општа питања тероризма, историјске појаве тероризма, облици који су се јављали кроз историју, односно који су узроци који су детерминисали појаву тероризма у датом историјском тренутку и његове последице и основне карактеристике. Затим је дат историјат и развој тероризма до и након Другог светског рата са освртом на друштвено-политичке и међународне карактеристике тог периода.

Такође је било нужно задржати на самом терминолошком проблему отмице ваздухоплова, јер још увек се употребљава више термина у светској литератури за означавање појма отмице ваздухоплова.

Поред тога што отмица ваздухоплова нема јединствени термилошки израз она нема ни јединствену дефиницију у социолошком, правном па и политиком смислу. То због тога што је тероризам и отмица ваздухоплова као његов посебан облик врло сложен феномен а отмица ваздухоплова облик тероризма новијег датума па се до сада није могло доћи до јединственог става ни по питању њених узрока и утицаја друштвено-економских и политичких односа. Све то чини сложеним проучавање овог питања. Приступ код његовог проучавања стога је морао бити вишедисциплинаран. Појава је нужно сагледавана са историјског, друштвено-економског, политичког, међународно кривично правног и упоредног права. Осим тога, политичка позадина ових појава нарочито компликује изучавање, јер конкретној манифестацији отмице не само да се дају супротна образложења за јавност, већ се презентирају и различити подаци од стране званичних државних органа. Стога је велика улога правноисторијске методе, која са временске дистанце може много јасније да сагледа узроке и последице тероризма, мимо дневно политичких утицаја и дати јаснију слику, на основу које се могу извући универзални закључци и дати допринос ефикаснијим позитивно правним решењима.

Нужно је било дати одговарајући значај од активности међународних организација у области правног уређења отмице ваздухоплова и свему ономе што је било сметња успешној реализацији многих идеја и предлога. Исто тако, значајна је досадашња правна регулатива овог питања и до сада усвојене међународне конвенције (Токијска, Хашка. Монреалска) целину сагледавања овог питања дали смо приказ међународно правног и национално правног регулисања отмице ваздухоплова као кривичног дела уз критички осврт на досадашња решења и усклађеност националних законодавстава са обавезама из међународних конвенција.

Отмица је проглашена међународним кривичним делом у међународној конвенцији о сузбијању незаконитих отмица ваздухоплова што је захтевало посебно сагледавање у светлу међународног кривично правног и упоредно правног права али и у светлу посебних националних правних решења држава потписница конвенције и других држава чланица међународне заједнице и приказ усклађености Југословенског (СФРЈ) позитивног права у духу обавеза из Хашке конвенције.



Правно-историјски, али и општи карактер теме наметнули су нужно давање целовите и детаљне анализе битних обележја отмице и тероризма као кривичног дела јер с обзиром да се ради о кривичном делу дефинисаном у скорашњем историјском периоду са специфичним карактеристикама и с обзиром на то што такав приступ обради овог питања до сада није учињен. Проблем одређивања репресивне власти државе тј. заснивање њене надлежности увек је био присутан у области правног регулисања а практична примена увек изазивала нове проблеме и сукобе а код отмице посебно, а сем тога то се најчешће прелама и на питање азила и екстрадиције. У наставку сагледавања примене репресивне власти државе дат је историјски приказ досадашње праксе правосудних органа у изрицању санкција за отмице ваздухоплова и сметње за примену јединственог критеријума код њиховог одмеравања.

Отмица као терористички акт има врло широке и разнолике последице за које се вежу многи правни проблеми и питања као што је отмица и употреба силе на територији друге државе, имунитет особа и правна ситуација изнуђених ослобађања.

У проучавању ове кривично правне појаве било је доста тешкоћа у прикупљању материјала који није мањкао у међународној литератури, новинским чланцима, интернету и пракси али је разбацан у многим студијама које имају различиту намену, од научних до практичних као различите ставове о овој појави. Прикупити и систематизовати примере до сада извршених отмица као терористичких аката у посебне групе и подгрупе и отргнути из њих карактеристичне моменте и сагледати их са више аспеката је захтеван и тежак задатак.

## **1.2. Циљ научног истраживања**

Постављени циљ научног истраживања фокусиран је на целовиту и детаљну анализу битних обележја тероризма и отмице ваздухоплова као међународног кривичног дела, с обзиром да се ради о међународном кривичном делу из новијег периода историје са

специфичним карактеристикама и с обзиром што се такав приступ обради овог питања до сада није често сретао у литератури. Обим присутности тероризма у савременој међународној заједници тражи интензивна средства за њихово сузбијање и појачану активност како на међународном плану тако и у националним оквирима, јер парцијални приступ појединих држава издвојено од међународне заједнице ствара ограничења која у деловању и тражењу решења не пружају охрабрујућу перспективу.

Напад на ваздушни саобраћај је облик међународног тероризма који је присутан почев од развоја технике и ваздушног путничког саобраћаја. Како се извршиоци терористичких аката брзо прилагођавају мерама која развија међународна заједница, неопходан је константни развој правне регулативе која ће пратити нове моменте у широкој палети нових метода извршења терористичких аката омогућеним развојем технике, који још увек нису покривени ефикасним мерама заштите ваздушног саобраћаја. Сам *modus operandi* извршења терористичких аката умерених према цивилном ваздушном саобраћају указује да се проблем парцијалним путем не може решити стога је поред јасног одређења временског оквира у периоду Хладног рата, просторни оквир сагледавања ове проблематике у раду неминовно најшири могући и обухвата постојећа правна решења и проблеме на територији целе међународне заједнице. У овом раду ћу се посебно осврнути на правним решењима и проблемима у међународним организацијама, затим у правним системима држава које су мета напада, као и држава порекла терористичких организација које су актери извршења дела отмице ваздухоплова у моменту појаве ове врсте терористичких аката, реакције суверених држава а затим и међународне заједнице обзиром да је природа отмица ваздухоплова имала тенденцију ка међународном тероризму, развојем правне регулативе у оквиру, билатералних, мултилатералних уговора као и међународних конвенција у оквиру међународних организација.

Проблем одређивања репресивне власти државе тј. заснивање њене надлежности увек је био присутан у области међународно правног регулисања а практична примена увек изазивала нове проблеме и сукобе а код отмице посебно, а сем тога то се најчешће прелама и на питање азила и екстрадиције. У сагледавању примене репресивне власти државе даћу приказ досадашње праксе националних правосудних органа у изрицању санкција за према

терористичким актима са посебни освртом на отмице ваздухоплова и сметње за примену јединственог критеријума код њиховог одмеравања. Као целину сагледавања овог питања неопходно је дати приказ међународно правног и национално правног регулисања отмице ваздухоплова као међународног кривичног дела уз критички осврт на досадашња решења и усклађеност националних законодавстава са обавезама из међународних конвенција.

Посебна улога правне историје приликом сагледавања тероризма уопште, отмица као врсте терористичких аката огледа се у врло широким и разноликим последицама у зависности од историјског периода и развоја међународне заједнице и спознаје потребе усклађивања правних решења суверених држава међусобно у билатералним односима, тако и мултилатерално у оквиру међународних организација. Кроз историју посебно су се мењала и развијала правна решења многих међународно правних проблема и питања као што је отмица и употреба силе на територији друге државе, имунитет особа и правна ситуација изнуђених ослобађања. У том циљу је неопходно прикупити и систематизовати примере до сада извршених отмица као терористичких аката у посебне групе и подгрупе и отргнути из њих карактеристичне моменте и сагледати их са више аспеката. Посебно место је дато активностима међународних организација у области правног регулисања отмица ваздухоплова и резултатима њиховог рада. Активност ових организација је битно допринела правног регулативи, путем усвојених конвенција.

### **1.3. Очекивани резултати научног истраживања**

Научна оправданост и научни циљ истраживања обухвата опис и сажимање елемената класификације и научног објашњења правних, политичких и безбедносних импликација националног и међународног тероризма, са историјске дистанце.

Значај истраживања истиче се и у анализи са извесне временске дистанце, где се прави компарација са карактеристикама српског односно југословенског правног система и правних система других држава у периоду Хладног рата са каснијим и претходним

историјским периодима. Са аспекта правне регулативе указано је и на правну праксу у том историјском периоду, са становишта разумљивог како стручној, тако и широј јавности, усмереног на заштити јавне безбедности и поретка у држави.

Оправданост истраживања за потребе докторске дисертације “Тероризам кроз историју са освртом на отмице ваздухоплова у периоду Хладног рата“ огледа се и у давању једног новог правно-историјског погледа на заштити јавне безбедности и поретка као и правни, политички и безбедносни аспект који је недовољно проучаван у домаћој историографији. Давањем претпоставки, теоријских анализа и извођењем закључака доводи се у корелацију примена закона којим се санкционише и бори против тероризма, као и његов утицај на политичке, правне и безбедносне аспекте функционисања државе и друштва кроз историју. У том циљу након проучавања ове теме пре свега саме су се наметнуле пет хипотеза.

Прва хипотеза је да није свака отмица ваздухоплова акт тероризма.

Друга хипотеза је да је судска пракса у вези кажњавања извршиоца кривичних дела отмице ваздухоплова драстично различита у зависности од политичких циљева извршиоца и државе која је предузела кривично гоњење.

Трећа хипотеза ће указати да је отмица ваздухоплова отворила пандорину кутију интервенционизма и непоштовања међународног права од стране политички и војно супериорних држава.

Четврта хипотеза да је правна ситуација изнуђених ослобађања извршењем кривичних дела отмице ваздухоплова остала нерешена на међународном нивоу али и у националним законодавствима већине држава чланица међународне заједнице.

Пета хипотеза је да међународна правна регулатива отмица ваздухоплова као кривичних дела са неизоставним међународним елементима није у потпуности

унифицирана иако је од прве отмице ваздухоплова на међународном нивоу 1931. године<sup>1</sup> прошло више од 90 година и донети многобројни међународни акти у циљу унифицираног кривичног гоњења извршиоца ових кривичних дела, често са елементима међународног тероризма. Међутим, кроз досадашњу историју покушаја правног регулисања отмице ваздухоплова на међународном нивоу није успешно нађено решење проблема решавања имунитета путника и чланова посаде од кривичне јурисдикције државе у коју је ваздухоплов атерирао. С обзиром на то поставља се питање да ли држава у коју слети ваздухоплов може вршити кривичну јурисдикцију изузимајући отмичаре и саучеснике као и путнике и чланове посаде за кривична дела извршена у току лета.

#### 1.4. Примењене научне методе

Методе и технике истраживања: Предмет, циљеви и хипотезе постављени у истраживању и анализи појаве тероризма детерминисали су научне методе које ће се применити у дисертацији. Из корпуса основних метода и сазнања у научним истраживањима у дисертацији су примењене следеће методе истраживања:

Историјски-компаративни метод који је своју примену нашао у сагледавању историјских аспеката и феноменологије тероризма и отмице као једног од појавних облика у периоду Хладног рата до данас, која је последица различитих друштвених аспеката. Овај основни метод не би могао да се ефикасно примени без примене Методе анализе и синтезе којом би се сагледавали основни теоријски правци и ставови појединих домаћих и страних теоретичара који се баве проучавањем политичких теорија, теоријама државе и права и теоријама конфликта са настојањем да се објасне друштвени, политички, правни и безбедносни узроци који су довели до појаве тероризма као друштвено непожељне и опасне појаве. Метода анализе је примењена у процесу растављања предмета истраживања на његове саставне делове.

---

<sup>1</sup>М. Glišović, *Otmica vazduhoplova kao bezbednosna pretnja civilnom vazduhoplovstvu*, NBP. Nauka, bezbednost, policija, 197-213.,200, <https://doi.org/10.5937/nbp1602197G>

Нормативно-правна метода послужила је за сагледавање и критичко преиспитивање законских и подзаконских аката и њихових појединих одредби донетих у предметном периоду.

Метода специјализације је примењена у сагледавању посебних и појединачних одредби законских и подзаконских аката и њихових појединих одредби у Србији, као и у Југославији у чијем политичком и правном систему је била саставни део и Србија, законских и подзаконских аката и њихових појединих одредби донетих од стране других држава у циљу борбе и сузбијања тероризма као и међународни акти у виду конвенција и декларација донетих од стране међународних организација. Такође, предмет истраживања су били и билатерални акти и мултилатерални акти.

Метода генерализације је примењена приликом анализирања појединих института у вези са природом и карактером самог обавезујућег акта.

Индуктивно-дедуктивна метода је у дисертацији бити коришћена за формулисање синтетичких закључака по профилисаној структури докторске дисертације.

Из групе опште научних метода у дисертацији је коришћен:

Упоредно-правни метод ће бити примењен у сазнавању идентичности, сличности и различитости правних решења у зависности од државног система и узрока и циљева који су детерминисали одређено решење. Такође ова метода је примењивана и приликом утврђивања ефикасности и утврђивања недостатака различитих правних решења. Упоредно-правни метод уз помоћ индуктивне методе је коришћен приликом утврђивања недостатака и могућих предлога побољшања досадашње правне регулативе на интернационалном и на националном нивоу.

Статистичка метода има своју примену кроз статичко и динамичко анализирање праћења кретања, смањења или пораста броја кривичних дела са елементима тероризма у сагледаваним периодима историје државе и права.

Од оперативних метода за прикупљање података у докторској дисертацији су примењене следеће методе: Преглед научне и стручне литературе којим је остварен детаљнији увид у садржај појединих извора података у циљу сазнања битних друштвених генератора и правних својстава терористичких аката. Прегледана је научна и стручна литература различитих аутора, дела насталих након Другог светског рата, савременика догађаја из периода Хладног рата, аутора у новијој историји, као званичне и полувзваничне публикације државних или других органа из предметног периода.

Метода анализе садржаја обухватала је анализу великог броја научних и стручних монографија, чланака, новинских чланака, текстова, билтена политичких странака, архивске грађе, мемоарске грађе, личних збирки и рукописа, као и анализу докумената различитих државних органа, у првом реду полицијских органа, Министарства правде и Министарства иностраних послова. Анализа библиографске грађе обухватала је преглед и непосредну анализу неколико стотина различитих извора о периоду након Другог светског рата. Метод анализе садржаја докумената обухватао је на примарном нивоу анализу изворних докумената, а на секундарном резултате ранијих истраживања и адекватне стручне и научне литературе.

## **2. О тероризму уопште**

### **2.1. Тероризам и савремени свет**

Ни једно савремено друштво није потпуно имуно од тероризма. Насиље се појављује у њему и против њега добијајући различите појавне облике. Систем државне власти ма колико био напредан ствара око себе опозицију, отпоре и незадовољства. Тежња за одржање власти или њено проширење често води употреби силе која изазива отпоре, који се манифестују на различите начине. Савремено друштво је лишено самокритике и наклоњено је преувеличавању своје објективне стварности истурајући опасност од терористичких догађаја. У савременом свету, посебно капиталистичком, човек је све више анониман и усамљен, а у бити је човека да се истиче, да буде видљив, да се чује, да буде „неко“<sup>2</sup>. Отуђен човек је наклоњен да своје незадовољство и своје унутрашње сукобе манифестује и против свог разума и стварне потребе. Карактеристика данашњег доба је стално тражење промена, изражавање псеудо револуционарности и незадовољства. Присутна је критичност без реализма и реализам без критичности. Многе институције савремене државе су превазиђене, траже се нове научне поставке које ће обогатити савремено друштво и дати нове елементе за будући развој, пре свега развој нових схватања о политичкој власти.

Држава не сме да буде искључиво „монопол власти“ ма колико он био оправдан како је истицао Макс Вебер<sup>3</sup>. Међутим, политичка власт није ни као што је то истицао Карл Маркс „само резиме“ класних односа и противуречности<sup>4</sup>, већ је она резиме свих друштвених односа чак и кад не присиљава и тлачи. Разликовање политике од државе, а посебно истицање разликовања „грађанског друштва“ и „политичког друштва“ допринело је изолационизму и редукционизму политичке сфере.

Само објективна и угледна власт као део политичког система може бити једна од првих грана од изненадних напада група и појединаца који се не отцепљују од друштва под мотивацијом да желе да га начине бољим, да руше назадно и бесперспективно друштво ради изградње новог перспективнијег, демократичнијег друштва са истинско праведним људским односима. Према томе, однос поверења између владајуће структуре и грађана је

---

<sup>2</sup> N. Đorđević, *Politička nauka i terorizam*, Arhiv za pravne i društvene nauke, Beograd, 1980., 6.

<sup>3</sup> M. Weber, *Wirtschaft und Gesellschaft*, I deo, Tübingen 1922., 4.

<sup>4</sup> K. Marks, *Nemačka ideologija*, rani radovi, Naprijed, Zagreb, 1961., 97.



неопходност за борбу, за бољи више демократскији политички систем који је способан да открива и отклања узроке тероризма.

У друштвеној заједници не постоје само сукоби и противуречности већ и нужна комплементарност и равнотежа. Зато правна и политичка мисао мора да се усмери у правцу тражења нужних равнотежа у политичким односима и политичком систему и анализе друштвене стварности и политичких односа који се сазнају полазећи од критике конкретне мисли. Треба наћи одговор о питању равнотеже односа између оних који владају и грађана, затим односа између државе, односно политичке власти и друштва. Не може се говорити о равнотежи ако грађани чак и они који нису укључени у постојећи систем немају минимум поштовања за владајуће структуре, патриотизма, наде у будућност и оптимизма за живот у друштвеној заједници. Међутим, та равнотежа не постоји кад је установљен јаз између ових група и када владајуће групе према грађанима немају минимум поштовања и осећања заједништва и солидарности. Такви случајеви отуђености могу довести до рушења сваке унутрашње политичке и моралне равнотеже.

Политичке партије теже да освоје државу и да је користе као инструмент за остваривање своје политике. То је у савременом плуралистичком друштву нужно ради његове равнотеже и промене. Међутим, њихово укључивање у политичку борбу може довести до слабљења па и рушења постојеће политичке равнотеже, уколико су политички циљеви те политичке групације радикални до те мере да теже за променом целокупног политичног система или уколико је сам систем тако устројен да онемогућава укључење у политичку борбу одређеним друштвеним слојевима или групацијама. Овакво стање може довести до прекида односа између државе и грађана, односно грађана и владајућих група, па тиме до политичке равнотеже што доводи до агресивних и терористичких аката, јер су путеви за политичку борбу у оквиру постојећег политичког система одређеним друштвеним слојевима или групацијама блокирани. Исто тако, када опозиција или њена значајна фракција тежи да уђе у борбу за власт, тада се у тој земљи могу очекивати опаснији облици нереди и терористичке акције. У таквим ситуацијама односи и сукоби се више не остварују у врховима легалне власти и устаљених политичких комуникација, већ се успоставља један нови однос не само противуречних већ и стварних сукоба између грађана и врхова

политичких и других организација, између тежње за једнакошћу и сталног продубљивања разлика и супротности. Тада владајуће структуре губе углед и утицај и ствара се простор оним снагама које акцију своде на уништавање самог политичког и друштвеног система.

Без обзира на унутрашњу структуру сваки друштвени систем је изложен нападима што је последица карактера политике и одређених снага у друштву, те ни један политички систем није имун од терористичке опасности чак и када је снабдевен механизмом самоодбране<sup>5</sup>.

Професор доктор Јован Ђорђевић као основне услове за стварање унутрашње одбрамбене снаге политичког система узима<sup>6</sup>

1. друштвену и политичку стабилност
2. функционалност власти
3. морално здравље и одређен концепт о томе колико, како, са каквим програмом и перспективама се влада.

Међутим, друштвене кризе ојачавају тероризам или га условљавају, док ватру на уље може додати и политичка инфериорност, инертност и окорелост политичког система. Дobar друштвени систем омогућава постојање политичких борби у оквиру институција, јер друштво које дозвољава политичке борбе и позитивне политичке процесе, даје наду онима који долазе да ће бити ослобођени свођења политике на власт и борбу око ње и да ће моћи да постигну еволуцију политичког система. Уљуљканост и инертност у друштву не значи снагу политичког система, већ напротив његову слабост и удаљеност од појединца, односно отуђеност од политичког система стварајући на тај начин потенцијалног непријатеља. Институционализоване политичке борбе и делотворна правила о супротстављању у политичкој игри нужно исцрпљују потребе грађана за учешћем у власти као и борбеност друштвених група и тиме онемогућују насиље на улицама односно пребацивања политичке

---

<sup>5</sup> Јован Ђорђевић, *op. cit.* 7.

<sup>6</sup> *Ibid.* 8.

борбе у подземље. Овај нерв сваког демократског и политички отвореног друштва је брана настајању тероризма.

Свака борба па и политичка је феномен који садржи рационалне и ирационалне, предвидиве и непредвидиве моменте. Политичке манифестације нису само организовани, већ и емотивни догађаји и у њима долази до испољавања ирационалних понашања. Међутим, друштвено политички систем је тај који поставља оквире и даје рационални садржај политичкој борби. Уколико овај рационализам није каналисан кроз политички систем, његово испољавање не може се контролисати а из тога настаје терористичка активност. Супротно томе рационално и стабилно политичко друштво тражи полемике, дијалоге и супротстављања, тражи и прихвата алтернативе а то омогућава испољавање индивидуалне и колективне иницијативе и утицај на општа збивања што сужава простор појави терора. Дакле, друштвени систем може бити способан да се супротстави спољној виолентности и тероризму ако развија слободан и прилагодљив политички живот.

Нема идеалног друштвеног система који може да исцрпи све интелектуалне потенцијале и политичке потребе човека. Међутим, друштвени систем који је тако осмишљен да омогућава развој и промене, чини га способним да открива и каналише групе које теже да се наметну. Треба рећи да и најбољи друштвено политички систем није способан да види себе потпуно објективно у сопственој стварности и да се исправља и критикује. Међутим, политички систем у чијим односима постоји искреност, односно самоконтрола, те на тај начин спречава да дође до битне разлике између оног што се прокламује и оног што се спроводи, односно где нема битне разлике између политичког програма и политичке акције, не оставља простор за појаву агресије и тотализма. За такво стање морају да буду одговорне све три гране власти и не дозволе да се спречи флексибилност друштвеног система. Савремени развој државе не познаје такав друштвени систем који би био оквир и општег и заједничког интереса свих друштвених структура. Политички систем по правилу изражава парцијални интерес иако се тежи да се створи такав политички систем који би интегрисао све друштвене слојеве. Стање сарадње свих демократских снага може се остварити само уколико политички систем омогући да најшири друштвени слој може бити укључен у пружање отпора према насилничким актима и

политичком терору мањих друштвених група што у крајњем случају представља самоодбрану одређеног политичког система<sup>7</sup>.

Сваки политички систем је подложен кварењу<sup>8</sup> истицао је још Аристотел у свом делу „Политика“. До тога долази најчешће када владајући слој злоупотребљава политички систем за остварење својих личних или групних интереса, када дође до противуречности између бића и логике као и противуречности између правног система и одређених политичких аката. Другим речима, до тога долази када се владајућа структура одвоји од базе а политичка власт јој постане средство манипулисања људима. Тада се акти насиља и тероризма појављују на политичкој сцени и преузимају улогу коректора политичких односа. У државним институцијама се потискују принципи а продире корупција тако да право грађанства добија понашање које се испољава у трци за лаком зарадом, привилегијама, друштвеним и политичким положајима. Разумљиво је да стабилност државе зависи од степена друштвене етике и морала те када ове вредности услед злоупотребе политичког система буду стављене под сумњу урушава се и сам политички систем а отвара се простор за насилне и терористичке акте.

Постоје још два услова за остваривање активног и позитивног друштвеног система спремног и способног заједно са масама да спречи развитак савремених негативизама, који имају и унутрашње и спољне изворе. Зато као први услов за стабилност политичког система јесте стварна промена политичке културе једне земље која одбацује борбу за власт употребом насиља, завера и политичког тероризма. У том циљу је неопходно да се укључе све снаге једне заједнице које су свесне да једино такви односи и вредности чине политички систем демократским, а то је систем који омогућава да се и у економској и културној области, у целости изражавају потребе и интереси човека, у ком случају ће он бити истинска основа политичког система, која се удружује и учествује са свима другима у државним пословима, тврдио је Лењин<sup>9</sup>.

---

<sup>7</sup> Јован Ђорђевић, *op. cit.* 9.

<sup>8</sup> Аристотел, „Политика“, Култура, Београд, 1961., 38.

<sup>9</sup> В. И. Лењин, *Успеси и теškoће совјетске власти*, Сабрана дела, Том III, Београд, 1960., 68.

Међутим, не постоји идеалан политички систем, односно систем је добар онолико колико су и људи који га примењују. Терор свуда потенцијално постоји и нема правног поретка који не може испољити тоталистичке карактеристике, стога проф. Војин Димитријевић исправно тврди да су погрешна она мишљења која терор објашњавају националном културом или традицијом, или степеном економске развијености. На то нам указује и пробој нацизма у “идеално” правно устројеној Вајмарској републици, као и оно што се догађало у СССР у периоду када је Лењин писао утопистичку теорију идеалне државе, јер се ради о еклатантном примеру да се терор може десити чак и када се донесе у то време савршен устав, какав је био совјетски из 1936. године. „Изазивање страха од казне је, видели смо, саставни део сваког познатог правног поретка и биће све док постоји држава, чији је главни атрибут монопол примене насиља да би се принудом постигло жељено понашање“ истиче проф. Димитријевић.<sup>10</sup>

Политички системи савремене демократије нису лишени појава терористичких и насилничких аката чија се зараза шири у целом свету. Међутим, добар политички систем који одговара менталитету грађана и политичким тежњама већине, сужава просторе негативним појавама, открива њихове узроке и контролише њихово кретање, усмеравајући их ка позитивним политичким активностима.

## 2.2. Појам и дефиниција тероризма

Реч терор је латинског порекла (terror, terrois-јак страх) а преко француског језика ушла је у политички и научни речник<sup>11</sup>. За политичку историју тероризам је политичка пракса која се час критикује а час интегрише у постојећи политички живот.

---

<sup>10</sup> V. Dimitrijević, *Strahovlada : ogled o ljudskim pravima i državnom teroru*, Pešćanik - Fabrika knjiga, Beograd, 2016., 101-102.

<sup>11</sup> *Политичка енциклопедија*, Београд 1975., 1079; *Енциклопедија Југословенског лексикографског завода*, Загреб, 1969, 273.

Као политички термин реч тероризам се први пут употребљава у Француској после 1794. године као значење изузетних мера које су ради одбране револуције увели и примењивали Јакобинци. Робеспјер (Robespierre), Сент Жист (Saint-Just)<sup>12</sup> и њихови истомишљеници сматрали су да се тековине револуције не могу одржати ако се свим њеним противницима не утера страх у кости немилосрдним прогањањима. Тероризам за време Јакобинске диктатуре<sup>13</sup> испољио је оне особине које су карактеристичне за тероризам и данас. Он је оруђе мањине, која сматра да је угрожен неки шири интерес па предузима акте којима жели да изазове страх и да паралише противника. При том, неће или није у стању да издваја праве кривце па у укупној маси угрожених невини преовлађују.

Насиље, сила, репресија и агресија и слични акти или понашања често се у пракси називају тероризмом. Они се често замењују један другим и у пракси се не ретко преплићу у појави која је, под називом тероризма, драстичан и виолентан облик испољавања како насиља и силе, тако и репресије и агресије. У политичкој терминологији Радослав Гађиновић појам тероризма дефинише као примену непосредног и организованог насиља једне мањинске групе спремне да и физичким путем, укључујући ту и атентате, отмице и убиства, намеће своју вољу држави и друштву и употребљава психички терор према маси, изазивајући колективне и личне комплексе страха и несигурности, зебње и апатије<sup>14</sup> (на пример владавина Талибана у Авганистану).

Harmon, дефинише тероризам, као стратегију или евентуално тактику у борби средство за постизање политичких циљева.<sup>15</sup> Halliday, да је тероризам коришћење насиља против цивила од стране опозиције на унутрашњем и међународном плану.<sup>16</sup> Такође, влада Велике Британије, дефинише тероризам као употребу силе ради постизања политичког, религиозног или идеолошког циља у актима насиља над појединцима и имовином.<sup>17</sup>

---

<sup>12</sup> A. Parry: *Terrorism From Robespierre to Arafat*, New York, 1976., 10.

<sup>13</sup> P. Robert, *Dictionnaire alphabetique et analogique de la langue francaise*, Paris, 1964., 54.

<sup>14</sup> Р. Гађиновић, *Тероризам и пропаганда*, Младост, Београд, 1983., 32.

<sup>15</sup> Vidi: C, C. Harmon, *Terrorism Today*, London and Portland, 2. Edition, 2000.

<sup>16</sup> Fred Halliday, *The World at 2000: Perils and Promises*, New York, 2001., 182.

<sup>17</sup> Д. Петровић, *Покушај одређења универзално прихватљиве дефиниције тероризма*, Институт за упоредно право, Безбедност, бр. 1., Београд, 2014., 28.

Постоје ставови да постоје два основна облика тероризма: терор власти и терор против власти. Први се састоји у методу владања употребом насиља, тако што се тероризам претвара у политички систем и владајућу политику.

Т е р о р в л а с т и – се састоји у методу владања или у систематској употреби „ванредних мера“ и насиља за постизање политичког циља и уопште у претварању тероризма у политички систем и владајућу политику. То је најбоље показао немачки нацизам који је добио чудовишне размере и постао не само средство и метод већ и принцип нацистичког режима. Његове манифестације су биле масовне денунцијације, неоснована хапшења и злочиначка мучења, концентрациони логори, присиљан рад, убијање жена и деце, масовне одмазде, стрељање талаца, медицински експерименти са живим људима, гнусна спаљивања људи и итд. Савремено друштво ни данас није имуно од таквог насиља<sup>18</sup>. Сведоци смо појаве нацизма у Украјини са свим пратећим појавама и методама нацизма из тридесетих и четрдесетих година прошлог века, а у недавној историји сличан пример терора државне власти можемо видети на примеру владавине Талибана који ће као мањинска група силом и терором над већином у Авганистану поново преузели власт. На истом принципу верског тероризма, формирана је власт на територији Исламске Државе, такозваног Исламског Калифата.

Други облик тероризма је - т е р о р п р о т и в в л а с т и који је за нашу студију управо интересантан, јер у њега као посебан облик терористичког акта улази отмица ваздухоплова. Њиме се напада на владајуће институције и носиоце власти укључујући ту и угрожавање, дестабилизацију или рушење политичке структуре земље.

И овом терору својствено је застрашивање бруталним актима насиља. Но, ови акти и ако слични терористичком владању остављају утисак да почивају на ничим легитимисаном насиљу, да су оруђе мањине, да погађају „невине“ и да су искључиво усмерени на изазивање интензивног страха и несигурности. Овај облик тероризма најпре се испољавао као терористички акт са политичким смером и извесним примесама служења

---

<sup>18</sup> Види: В. Ђорђевић, *Историјски облици државног тероризма и индивидуалне одбране у 19 веку и почетком 20 века*, Аргументи, 1/1978, 94; W.Stevenson, *A Man Called Interpid*, London 1977., 35.

одговарајућим идеологијама различитог карактера. Он се најчешће испољавао у виду атентата и физичког ликвидирања представника владајуће класе или режима тај тероризам је био често праћен и рушилачким демонстрацијама према појединим објектима којима се давао симболичан значај.

У периоду Хладног рата јављају се други видови тероризма у посебно у високо развијеним земљама са измењеном колективном свешћу након пада апсолутистичких режима у периоду Хладног рата, више организовани и колективно спровођени, који прате целокупну политичку историју и то свуда и независно од постојања или непостојања политичких програма терористичке групе, или од различитости њиховог идеолошког карактера.

Овај тероризам добија специфичне карактеристике. То је демонстративан и претежно г о л и т е р о р и з а м представљајући често сопствени финализам. Он се представља као напредан и чак револуционаран, али је праћен изузетном бруталношћу и нехуманим поступцима. Карактеристично је да се он јавља претежно у развијеним земљама капиталистичког друштва, управо у земљама које се налазе у „кризи“ система, али постижу успехе у економском развоју и подизању благостања (Италија, Немачка, Шпанија). Карактеристично је за овај тероризам да су узроци и извори тероризма усредсређени у одређеном „простору и времену“ појединих земаља или региона. Ближе речено, он је узрок и последица низа околности, а посебно материјалног развоја који не мора бити само заостао и противуречан, одређеног историјског тренутка и уопште особености историјског и националног развоја, промене система вредности и губитка перспективе целине друштва, блокираности механизма политичке власти, уз проузроковање општих социјалних разлика, моралне кризе и моралне дилеме у већини становништва, нарочито међу високо образованим младим људима и духовне немоћи владајућих делова друштва, неодговорности, подмићивања и моралне кризе<sup>19</sup>.

---

<sup>19</sup> Види: Albert Parry, *Terrorism from Robespierre to Arafat*, New York, 1976.; C. V. Hasel, *Terror: The Crime of the Privileged – An Examination and Prognosis*, Terrorism - an international journal – Grane Russak, New York, Vol. I, No 1/1977.



## 2.3. Одређење тероризма као међународног и националног деликта у законодавствима током Хладног рата

### 2.3.1. У законодавствима појединих земаља у периоду Хладног рата

Међународно право представља нормативни поредак који уређује односе међу државама, друштвене прописе и односе у међународној заједници, који су санкционисани од стране држава и међународних организација.<sup>20</sup> Да би међународно право било применљиво неопходно је да буде прихваћено од стране међународних субјеката, односно држава као основних субјеката и носилаца суверености, као скуп правила које служе заштити универзалних вредности, као што су мир, слобода, правда, људска права...<sup>21</sup> Међународне обавезе које су преузеле многе чланице светске заједнице у области сузбијања тероризма допринеле су да су се кривична дела тероризма нашла скоро у свим националним законодавствима. Свака земља је прописе усагласила политичким и правним принципима свог законодавства сходно својим друштвеним потребама и општим схватањима. Зато нема ни јединственог одређења овог деликта као међународног односно националног кривичног дела у савременим законодавствима. Јединствено гледиште постоји само у томе да одредбе класичног кривичног законодавства нису пружале одговарајућу заштиту од тероризма и да их треба мењати, у ком правцу, такође, нема међународне сагласности.

Највећа група земаља сматра да је довољно извршити допуне у постојећем кривичном законодавству у правцу инкриминисања савремених облика терористичке активности, а да није потребно прописивати опште кривично дело тероризма, јер многи облици тероризма нису ништа друго него посебни облици убиства, телесних повреда, диверзија, атентата, кривичних дела против опште сигурности и подривања друштвено

---

<sup>20</sup> С. Аврамов, М. Крећа, *Међународно јавно право*, Службени гласник и Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2008., 13.

<sup>21</sup> Р. Етински, *Међународно јавно право*, „Службени гласник” и Правни факултет Универзитета у Новом Саду, Нови Сад, 2010., 25.

политичког уређења, да је разлика само у мотиву извршиоца тј. да терористи ова дела чине из политичких побуда, али то није сметња за кривично гоњење и одговарајуће кажњавање.

У ову групу спада законодавство Велике Британије, које није прихватило појаву општег кривичног дела тероризма. Оно се држи традиције па и када је донет Закон о сузбијању тероризма 1978. године<sup>22</sup> њиме се ништа није изменило у односу на кривична дела са елементом тероризма. Тим законом се прописује које групе кривичног дела се не могу сматрати политичким у поступку екстрадиције а то су најтежа кривична дела против живота и тела било она која су прописана овим законом или се кажњавају по common law. Међутим, након Хладног рата, Уједињено Краљевство донело је 2000. године, Закон о спречавању тероризма, у коме широко дефинише овај појам.<sup>23</sup>

Исто гледиште има и законодавство СР Немачке, које је претрпело више измена и допуна. Најзначајнији је „Анти-терористички закон“ од 1976. године<sup>24</sup>, који задржава став да се кривичним делом општег права покривају дела са терористичким елементима.

Терористички закон од 1976. године у Немачкој, уводи ново кривично дело организовање терористичког удружења. „Анти-терористички“ члан 129а је 1976. године укључен у Кривични закон у сврху сузбијања тероризма, који је у том периоду био у ескалацији инициран превасходно од стране левичарске Фракције црвене армије (РАФ). Сам назив дела говори да је оно усмерено на сузбијање терористичке делатности, мада Кривични законик СР Немачке познаје слично кривично дело, организовање злочиначког удружења (пар.129). Оно се остварује када учинилац организује терористичко удружење чији је циљ усмерен на извршење кривичног дела са елементима тероризма, са наглашеним елементима насиља или ако учинилац постане активан члан таквог удружења или такво удружење помаже или подупире. Ово дело се односи само на случајеве када је удружење основано ради извршења појединачно набројаних најтежих кривичних дела (убиство,

---

<sup>22</sup> *Up suppression of Terrorism Act, Schedule 1 – List of offenses, 1978.*

<sup>23</sup> Д. Петровић, *Покушај одређења универзално прихватљиве дефиниције тероризма*, Институт за упоредно право, Безбедност, бр. 1., Београд, 2014., op.cit. 28.

<sup>24</sup> *Gesetz zur Anderung des Strafgesetzbuches, der Bundesrechtsordnung und des Strafvollzugsgesetzes, 1976., 2181.*

геноцид, отмица са изнуђивањем, узимање талаца и нека кривична дела против опште сигурности)<sup>25</sup>. Припремне радње у немачком кривичном законодавству у начелу нису кажњиве само ако се инкриминишу као посебно кривично дело из посебних криминално политичких разлога као што је случај са кривичним делом велеиздаје или организовање злочиначког удружења<sup>26</sup>. Након терористичких напада од 11. септембра 2001. у САД, закони су у Немачкој пооштрени. Тако је 2002. године на снагу ступила и измена кривичног закона Немачке с циљем лакшег гоњења чланова и помагача иностраних терористичких организација. Оба члана имају и своје критичаре. Пре свега се чланови Странке зелених и Левице већ годинама боре против њих и траже да се укину. Највећи проблем критичари виде у „великој зависности правосуђа од информација тајних служби које се врло тешко могу контролисати“<sup>27</sup>.

У ову групу кривичних законодавстава улази и тадашње совјетско кривично законодавство које није познавало опште кривично дело тероризма без обзира што се у њему налазе два кривична дела које носе назив терористички акт (чл.66 и 67 КЗ РСФСР и одговарајућих чланова у кривичним законима других совјетских социјалистичких република). Кривично дело терористички акт из чл. 66 КЗ РСФСР састоји се у убиству (чл. 66 ст. 1) или у наношењу тешке телесне повреде (чл. 66 ст. 2) државном или друштвеном раднику или представнику власти извршен у вези са његовом државном или друштвеном делатношћу у намери да се или ослаби совјетска власт, односно убиство или наношење тешке телесне повреде представнику стране државе<sup>28</sup>.

Слична решења налазимо и у другим тада источноевропским кривичним законодавствима (Пољска, Чехословачка, ДР Немачка, Бугарска), која сагласно Конвенцији о спречавању и кажњавању тероризма имају и једно опште дело које обухвата све основне облике тероризма у оквиру његовог општег појма наравно са разликама које су резултат специфичности сваког кривичног законодавства.

---

<sup>25</sup> H. Dachs, Das Anti-Terroristen Gesetz – Eine Hiderlage des Rechtsstaates, Neues Juristische Wochenschrift, 1976., 2145-2151.

<sup>26</sup> N. N. Jeschck, Lehrbuch des Strafrechts, Allg. Teil, 3. Auflage, Berlin, 1978., 423-424.

<sup>27</sup> Tanjug, *Koliko je Nemaca otišlo u džihad*, preuzeto 22.2.2022. <https://mondo.rs/Info/Svet/a743357/U-dzihad-otislo-400-nemackih-drzavljana.html>

<sup>28</sup> Група аутора, *Советско је уголовноје право-особенаја часст*, Москва, 1971., 42-45.

Француско кривично законодавство је 1970. године добило закон против тероризма назван „противразбојнички“<sup>29</sup>. Он уводи посебну одговорност организатора и подстрекача насилних акција као и добровољних учесника у њима. Ова лица кривично одговарају у случају када организована група у припремљеној насилној акцији употреби силу или поједине насилне радње против грађана или изазове штету на имовини. Ако извршиоци у таквој акцији изврше и нека друга кривична дела искључен је привидан стицај ако су за та дела прописане строже казне па ће они кривично одговарати за ова дела у реалном стицају.

Сходно захтевима међународне заједнице кривично законодавство Шпаније је допуњено 1971. године уношењем два нова кривична дела која се односе на тероризам<sup>30</sup>. У Кривични законик је уведено кривично дело у чл. 260 под називом „О кривичним делима тероризма и држању експлозива“. Ово дело прописује као кривичне радње оне радње које су управљене на уништење зграда и објеката значајних за привредни и културни живот земље или за јавне службе или такве радње које изазивају општу опасност с тим да то извршилац чини у намери да угрози сигурност државе и јавни поредак. У Војни кривични закон, пак, уведено је кривично дело под називом „тероризам“ (IX поглавље чл. 1 бис). Овде се прописује као кажњиво дело припадање учиниоца групи или организацији или рад за групу или организацију, која има за циљ да напада владајући поредак и јавни мир, проузрокујући експлозије, бродолеме, поплаве или немире. Учиниоца одговара за само припадање групи чија је криминална делатност усмерена на разбијање владајућег поретка и јавног реда и мира. Године 1980. Шпанија је усвојила и Закон намењен репресији терористичких аката које изврше чланови наоружане групе<sup>31</sup>.

Идентичан приступ има и Кривични закон Тексаса који Новелом од 1973. године добија ново кривично дело под називом „терористичке претње“. Ово кривично дело као терористичку претњу узима сваку претњу учиниоца да изврши било које кривично дело са елементом насиља и у намери да

---

<sup>29</sup> La Loi du 8 juin 1970. dite „Anti-casseurs“.

<sup>30</sup> A. Beirlaen, *Considerations sur la prevention et la repression su terrorisme international*, Rev.sc. crim.et .pen. comp., Nouvelle serie, No. 4/1978, 837-839.

<sup>31</sup> Ibid. 840.

- 1) проузрокује реакцију од старне државе или добровољне установе која је надлежна да интервенише у случајевима опасности;
- 2) било коју особу изложи страху услед непосредне претње да ће бити телесно повређена или
- 3) спречи или прекине смештај или употребу зграде, собе, места за састанке, места које је приступачно јавности, радног места, кола или другог превозног средства, или другог јавног места.

Тексашка инкриминација има доста сличности са Шпанским решењем кад се тиче њихове објективне стране с тим што су у шпанском праву терористичке претње конкретизоване а у тексашком апстрактније одређене. У субјективном погледу је разлика та што се за остварење поменутих дела шпанског права тражи посебна намера која делима даје политички карактер док за остварење терористичке претње из тексашког закона или поменута дела из француског „противразбијачког закона“ није потребна посебна намера па та дела имају карактер деликта општег права.

Кривично дело из чл. 1 бис IX поглавља Војног кривичног законика Шпаније којим се предвиђа одговорност за само припадништво групи или организацији чија је делатност управљена против државног поретка или јавног мира као и свака делатност у таквој групи односно организацији идентична је кривичном делу организовања терористичког удружења Кривичног законика СР Немачке. У њима се инкриминишу радње које не улазе ни у појам радње извршења ни у појам покушаја кривичних дела са елементом тероризма. У њима се, управо, инкриминишу радње које имају и карактер припремних радњи са елементом тероризма. Ова два примера показују савремена кретања у кривичним законодавствима која иду на проширивање кривично правне заштите од терористичких делатности. Слична кривична дела налазимо и у Југословенском кривичном законодавству. То је кривично дело удруживање ради непријатељске делатности из чл. 136 КЗСФРЈ<sup>32</sup> и злочиначко удруживање из чл. 227 КЗРС и одговарајућих прописа у кривичним законима република и покрајина.

---

<sup>32</sup> Кривични закон Savezne Republike Jugoslavije, "Službeni list SFRJ", br.44/76-1329, 36/77-1478, 34/84-895, 37/84-933, 74/87-1743, 57/89-1441, 3/90-63, 38/90-1217, 45/90-1340, 54/90-1773.

Јужноафричка република је донела посебни Закон о тероризму 1976. године. Он је крајње уопштен и инкриминише свако дело или покушај извршења кривичног дела које може имати погубне последице по државу. Свако дело протеста проти апартхејда може се овде сврстати. Поступак доказивања ових дела је такође неодређен а казне су врло ригорозне, минимална казна је пет година затвора а већина њих је забрањена смртном казном<sup>33</sup>.

### **2.3.2. У кривично-правном систему СФРЈ у периоду Хладног рата**

Кривично законодавство СФРЈ које је егзистирало у доба Хладног рата садржи већи број прописа за сузбијање и кажњавање терористичких аката. Кривично правни прописи о томе нису сакупљени у јединствени Анти-терористички закон већ су били уграђени у постојеће кривичне законе. Томе се не може дати негативна оцена. Напротив, то гарантује поштовање општих принципа кривичног законодавства како при утврђивању обележја кривичног дела тако и основних принципа који се односе на кривичну одговорност и кажњавање.

Југославија је прихватила обавезу међународне заједнице да у свом кривично правном систему створи услове за одговарајућу кривичну заштиту од терористичких активности. Међутим, кривична дела са елементом тероризма нису прописана само из обавезе према међународној заједници већ и ради заштите основа политичког система и безбедности Југославије. Због тога су ова кривична дела у највећем броју била груписана у посебну главу „Кривична дела против основа социјалистичког самоуправљања друштвеног уређења и безбедности СФРЈ“<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> J.A. Michener, *The Covenant*, Fawett Crest, New York, 1980., 1208.

<sup>34</sup> Група аутора, редакција Н. Срзентић, *Коментар кривичног закона СФРЈ*, Савремена администрација, Београд, 1978., 409-419; Љ. Јовановић, *Кривично право општи део*, Београд 1973., 72-73.

Такав систем заштите је резултат дугогодишњег залагања да се у најширим оквирима унутар међународне заједнице створе услови за одговарајућу кривично-правну заштиту насртају терористичких активности. Такав приступ значио је заштиту ужег политичког интереса Југославије у то доба, али нераздвојиво и за општи интерес и заштиту стабилности међународне заједнице. Кривично дело тероризма из чл. 125 КЗ СФРЈ ушло је у кривично законодавство СФРЈ новелом од 1973. године<sup>35</sup>, управо након донете Резолуције о међународном тероризму од стране Генералне скупштине Уједињених нација у 1972. години<sup>36</sup>.

Кривично дело тероризма из чл. 125 КЗ СФРЈ, вршио је учинилац који из непријатељских побуда према СФРЈ изазивањем експлозије или пожара или преузимањем неке друге опште опасне радње или акта насиља којима може да се створи осећање личне несигурности код грађана или групе грађана.

Радња извршења састојала се у предузимању неке опште опасне радње или радње насиља. Она је могла бити управљена према лицима или имовини. При томе није било потребно да је управљена према одређеним лицима или одређеној имовини. У случају када дође до повреде заштићеног добра опасност мора бити ширег карактера тј. апстрактна опасност за неодређена лица или имовину. Закон као пример наводи изазивање експлозије или пожара. Неки аутори су у такве радње убрајали и употребу отрова, јонизирајућег зрачења, електричне или друге енергије, опасних бактерија и слично<sup>37</sup>. Овакав став се развојем нових метода и средстава терористичког деловања показао као основан, те је у актуелном Кривичном закону Републике Србије<sup>38</sup> у чл. 312 проширено дефинисано средство извршења употребом „нуклеарног, хемијског, бактериолошког или другог опште опасног средства“.<sup>39</sup>

---

<sup>35</sup> Krivichni zakon Savezne Republike Jugoslavije, "Službeni list SFRJ", br. 44/76-1329, 36/77-1478, 34/84-895, 37/84-933, 74/87-1743, 57/89-1441, 3/90-63, 38/90-1217, 45/90-1340, 54/90-1773.

<sup>36</sup> ГСУН Резолуција бр. 3040 (XXVI) од 18.12.1972.

<sup>37</sup> Љ. Јовановић, *Кривично право-посебни део*, Београд, 1983., 22-24.

<sup>38</sup> Кривични законик Републике Србије, *службени гласник РС*, бр. 85/05, ступио на снагу 01.01.2006.године.

<sup>39</sup> Ibid.

Последица кривичног дела тероризма испољавала се стварањем осећања личне несигурности не само према лицима према којима је управљен терористички акт већ и према другим грађанима или групи грађана и шире ствара осећај несигурности и немоћи друштва и државних органа да обезбеде мир и сигурност<sup>40</sup>. Тај шири страх је управо значајна последица овог кривичног дела а не она која се манифестује на објекту, те се може сматрати за универзалну последицу сваког кривичног дела са елементима тероризма.<sup>41</sup>

Побуда је битно обележје овог деликта којом се квалификује учиниочев умишљај. Учиниолац је дело морао вршити из непријатељских побуда према СФРЈ, у намери да нанесе штету политичком уређењу Југославије односно њеној безбедности. Ова околност указује да је потребан квалификовани умишљај за кривично дело тероризма, и он служи за разграничење овог кривичног дела од кривичних дела опште опасних радњи и насиља.

Квалификовани облик кривичног дела тероризма био је прописан у чл. 139 КЗ СФРЈ а остварује се:

- 1) „кад је предузимање неког терористичког акта имало за последицу смрт неког лица, или је изазвало опасност за живот људи, или је праћено тешким насиљима, или великим разарањима, или је довело до угрожавања безбедности, економске или војне снаге земље, или је дело извршено у особито тешком случају“
- 2) кад се „дело врши за време ратног стања или у случају непосредне ратне опасности“<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> Љ. Лазаревић, *Коментар Кривичног законика Републике Србије*, Савремена Администрације, 2006., 769.

<sup>41</sup> Д. Јовашевић, *Кривична дела тероризма-европски стандарди и право републике Србије*, Војно дело, Београд, 1/2017., 320-321.

<sup>42</sup> *Krivični zakon Savezne Republike Jugoslavije*, "Službeni list SFRJ", br.44/76-1329, 36/77-1478, 34/84-895, 37/84-933, 74/87-1743, 57/89-1441, 3/90-63, 38/90-1217, 45/90-1340, 54/90-1773.



Ако је радњом учиниоца остварено и неко друго кривично дело са последицом ван оних које су узете као квалификаторне околности морало је бити извршено у стицају ових кривичних дела.<sup>43</sup>

Радња овог кривичног дела била је доста широко дефинисана у поређењу са решењима датим у женеvским конвенцијама о спречавању и покушају тероризма. Таквом формулацијом радње законодавац је хтео да обухвати све опште опасне радње и акте насиља којима се може створити осећање личне несигурности код грађана<sup>44</sup>.

Кривично дело уништење важних објеката привреде из чл. 126 КЗ СФРЈ остваривало се из непријатељских побуда према СФРЈ рушењем, паљењем, или на други начин уништавањем или оштећењем моста, фабрике, водовода, далековода, бране, саобраћајног средства, средства везе силоса, магацина, складишта, зграде сакупљене веће количине људске или сточне хране, залихе материјала или робе, индустријско, саобраћајно или друго постројење или други објекат који има већи значај за привреду. Овде су били набројани објекти који су чешће предмет терористичког напада а и начин извршења је карактеристичан за терористичку делатност „рушење и паљење“. У ком степену треба да буде оштећен објекат закон није одређивао. То је могло бити рушење или онеспособљавање објекта за употребу. Био је прописан и тежи облик овог кривичног дела с обзиром на тежину последице. Ово дело је морало имати политички карактер с обзиром на побуде учиниоца из којих предузима његово извршење.

Кривично дело саботаже из чл. 127 КЗ СФРЈ могло је бити извршено када учинилац који из непријатељских побуда према СФРЈ прикривеним подмуклим или другим сличним начином не врши или несавесно врши своју службену дужност или радну обавезу, или у вршењу дужности, односно радне обавезе оштети средства за производњу, па тим радњама проузрокује уништење или оштећење постројења, знатних количина производа, робе или

---

<sup>43</sup> Д. Јовашевић, Облици испољавања међународног кривичног дела, Заштита људских и мањинских права у европском правном простору, Зборник Правног факултета у Универзитета у Нишу, LXII, 2012. преузето 22.01.2023. године са <http://www.prafak.ni.ac.rs/files/zbornik/sadrzaj/zbornici/z62/06z62.pdf>; Љ. Лазаревић, Оп. cit. 769.

<sup>44</sup> Љ. Јовановић, Оп. cit. стр. 22; Р. Атанацковић, *Кривично право-посебни део*, Београд, 1978., 34.

материјала, или рушење, или преправљање рђаво сазиданих грађевинских објеката, или дезорганизује, застој у раду или неизвршавање плана у државним органима. Ово дело је слично кривичном делу из чл. 126 КЗ СФРЈ. Разлика постоји само у односу на начин извршења и извршиоца. Код саботаже се не користи отворено насиље, него се подмуклим понашањем условљава настанак истих последица као и када се употребљава сила највећег интензитета. Уништење војних објеката привреде код дела из чл. 126 КЗ СФРЈ могло је бити извршено од сваког лица док извршилац саботаже може бити само лице које обавља неку службену дужност или радну обавезу. И ово кривично дело имало је тежи облик чије су квалификаторне околности набројане из чл. 139 КЗ СФРЈ<sup>45</sup>.

Кривично дело „упућивање и пребацивање на територију СФРЈ оружаних група, оружја и муниције “које је било прописано у чл. 132 КЗ СФРЈ такође спада у групу кривичних дела са елементом тероризма<sup>46</sup>. Терористичка делатност без обзира одакле се њоме руководи често се ослања на помоћ из иностранства<sup>47</sup>. Овом инкриминацијом се тежило онемогућавању помоћи са стране која се често огледа у пребацивању на територију једне земље, лица или групе лица у њиховим снабдевањем материјалом за рушење ради извођења терористичких акција и друге непријатељске делатности<sup>48</sup>.

Ово кривично дело је специфично у погледу начина извршења. Учиниолац не учествује непосредно у вршењу неког дела против основа друштвеног уређења и безбедности СФРЈ, већ упућује непосредно извршиоце на место акције, снабдева их

---

<sup>45</sup> Љ. Јовановић, Ор. cit. стр. 26; Лазаревић Љубиша, *Кривично право-посебни део*, Београд, 1981., 35, члан 139 КЗ СФРЈ

<sup>46</sup> Ову инкриминацију срећемо и у међународним актима који су остали у нацртима и пројектима. Тако сад налазимо у Плану светског кривичног кодекса који је 1937.године, редиговао V. Pella; затим у Пројекту кодекса злочина против мира и безбедности човечанства, који је припремила Комисија за међународно право Уједињених нација 1950., (NU Doc. A/CN. 4/25, pp. 28-29)

<sup>47</sup> Чанови „Хрваског револуционарног братства“, терористичке организације хрватске усташке емиграције формиране у Штутгарту у СР Немачкој, убачени преко Аустрије у Југославију поставили су бомбу у биоскопу у Београду 13.јула 1968. године, којом приликом је једно лице погинуло а 76 лица су била теже или лакше повређена. Још озбиљнија терористичка акција убацивања диверзантске групе на подручје Босне и Хрватске са територије Аустрије. Група усташких екстремиста обучена у Аустралији за герилску борбу и терористичка убиства бројала је око 19 чланова. У акцији под називом „Радуша“, снаге реда Југославије убиле су петнаест терориста и четворицу ухапсила; преузето 01.08.2022. са <https://www.vreme.com/vreme/od-ozne-preko-udbe-do-debea/>

<sup>48</sup> Кривични законик Србије не стоји самостално али је инкорпорирано у кривично дело Тероризам чл. 391 ст. 6 „Ко ради извршења дела из става 1. овог члана упућује или пребације на територију Србије лица или оружје, експлозив, отрове, опрему, муницију или други материјал, казниће се затвором од две до десет година“.

неопходним средствима и материјалом а извршиоци су на терену где се имају предузимати терористичке акције. Извршилац овог кривичног дела је најчешће покретачка снага терористичких, диверзантских и других организација и група. Његова криминална делатност је изузетно опасна без обзира што непосредно не предузима терористичке акције, јер он ангажује и организује шири круг лица за извршење таквих акција. Он је међународна веза са другим субјектима у иностранству који потпомажу терористичке активности<sup>49</sup>. Због тога ово кривично дело у сваком остварењу има међународни карактер. Кривично дело из чл. 132 КЗ СФРЈ, у актуелном Кривичном закону Србије не стоји самостално али је инкорпорирано у кривично дело Тероризам чл. 391 ст. 6 „Ко ради извршења дела из става 1. овог члана упућује или пребацује на територију Србије лица или оружје, експлозив, отрове, опрему, муницију или други материјал, казниће се затвором од две до десет година“<sup>50</sup>. Такође, у члану 320 КЗ Србије<sup>51</sup> су још пре измена и допуна у којима је допуњен члан 391 КЗ, идентичне радње санкционисане у ставу трећем казном затвора од две до десет година. Ове кажњиве радње које можемо наћи у свим кривичним законима од КЗ СФРЈ до позитивног права Србије представљају припремне радње, те очигледно да је законодавац сматрао дела за која су посебно кажњиве припремне радње, као посебно опасна дела по безбедност и јавни поредак.

У Југословенском кривичном законодавству кривична дела са елементима тероризма с обзиром на начин извршења, употребу средстава и последица налазимо и у следећим инкриминацијама: контрареволуционарно угрожавање друштвеног уређења из чл. 114, убиство из непријатељских побуда према СФРЈ из чл. 122, насиље из непријатељских побуда према СФРЈ из чл. 123 КЗ СФРЈ. Она су се остваривала коришћењем насиља и оружја и осталих материјала и средства којима се угрожава безбедност и остале основне вредности друштва и ствара стање несигурности, узнемирености и обећање страха код грађана. Кривична делатност могла је бити усмерена

---

<sup>49</sup> Љ. Јовановић, Ор. cit. 49; В. Василијевић, *Елементи кривичноправне заштите од тероризма*, Архив за правне и друштвене науке, 1-2/1986, 110.

<sup>50</sup> Изменама и допунама Кривичног законика из 2017. Године, члан 391 допуњен је ставовима 5 и 6.

<sup>51</sup> Кривични законик службени гласник РС, бр. 85/2005, 88/2005, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 и 35/2019.

и на претње и уцене укључујући и политичка убиства јавних и политичких радника, али и свако друго лице може бити пасивни субјект.

Сем ових у Југословенском кривичном законодавству налазимо и кривична дела управљена на сузбијање терористичке и друге криминалне активности.

Кривично дело удруживање ради вршења кривичних дела одређено законом у чл. 254 КЗ СФРЈ остваривало се организовањем групе лица која има за циљ вршење кривичних дела одређених савезним законом а која се може изрећи 5 година затвора или тежа казна, ако савезним законом за такво организовање није предвиђена тежа казна<sup>52</sup>.

Радња извршења се састојала у разним активностима управљеним на стварање групе, врбовању припадника групе, изради и разради основног плана криминалне делатности, обезбеђењу материјалних и других средстава потребних за извршење плана, одређивању улоге појединих чланова групе и усмеравању њихове делатности. Договор организатора и припадника групе није се односила на извршење једног или више конкретно и појединачно одређених кривичних дела, већ на будуће заједничко континуирано вршење кривичних дела која су оквирно одређена у погледу врсте и карактера кривичних дела која се врше групно, нпр. бављење недозвољеним пребацивањем лица преко државне границе (чл. 249 КЗ СФРЈ), крађе оружја или борбених средстава (чл. 223 КЗ СФРЈ)<sup>53</sup>.

За само припадање групи била је предвиђена одговорност, а организатор групе одговарао је за свако кривично дело које је произашло из злочиначког плана удружења како за свршено дело тако и за покушано, као и да га је сам извршио без обзира да ли је он у извршењу дела непосредно учествовао. То је произилазило из опште одредбе о одговорности и кажњавању организатора злочиначког удружења чл. 26 КЗ СФРЈ<sup>54</sup>.

---

<sup>52</sup> Члан 254 Кривичног закона СФРЈ, "Службени лист СФРЈ", бр. 44/76-1329, 36/77-1478, 34/84-895, 37/84-933, 74/87-1743, 57/89-1441, 3/90-63, 38/90-1217, 45/90-1340, 54/90-1773.

<sup>53</sup> Коментар Кривичног закона СФРЈ (група аутора) Београд 1978., 774; Љ. Јовановић, Кривично право, посебни део, Београд 1983., 116.

<sup>54</sup> Кривични закон СФРЈ, "Службени лист СФРЈ", бр. 44/76-1329, 36/77-1478, 34/84-895, 37/84-933, 74/87-1743, 57/89-1441, 3/90-63.

Кривично дело удруживање ради непријатељске делатности из чл. 136 КЗ СФРЈ – представљало је посебан облик кривичног дела из чл. 254 КЗ СФРЈ. Такав однос између ова два дела произилази из саме законске формулације чл. 254 КЗ СФРЈ, да ће се организатор групе лица која има за циљ вршење кривичних дела одређених савезним законом за која се може изрећи пет година затвора или тежа казна ако савезним законом за такво организовање није предвиђена тежа казна а за кривично дело удруживање ради непријатељске делатности је управо била предвиђена тежа казна<sup>55</sup>.

Кривично дело из чл. 136 КЗ СФРЈ се остваривало стварањем завере, банде, групе или другог удружења лица ради вршења кривичног дела из чл. 114 до 119 ст. 2, чл. 120 до 123, чл. 125 до 127 и чл. 131 до 132 Кривичног закона СФРЈ, или ко створи групу ради вршења непријатељске делатности против СФРЈ<sup>56</sup>.

Стварање удружења није неки формални акт нити за његово стварање постоје нека посебна правила<sup>57</sup>. У том смислу се изјаснио и Врховни суд Хрватске да „када се ради о илегалним организацијама са противуставним и противдржавним циљевима, одлучујуће је код оцене тог питања стварно стање, понашање и деловање људи о којима се ради, па се из таквог стварног, а не формалног односа има оцењивати да се таква лица могу сматрати члановима таквих илегалних организација или не, односно, да ли се прикупљање других лица има сматрати стварањем нових организација или не“<sup>58</sup>.

Лица која су учествовала у стварању удружења и остали његови припадници а нису учествовали у неком делу ради чијег вршења је створено удружење, били би учиниоци само дела из чл. 136 тј. одговарали би само за стварање удружења односно за припадништво удружењу, али лице које је учествовало у стварању удружења као организатор одговарало

---

<sup>55</sup> Ibid.

<sup>56</sup> Љ. Лазаревић, Коментар Кривичног законика Републике Србије, Савремена Администрације, 2006., 787-789.

<sup>57</sup> Ibid.

<sup>58</sup> Presuda Vrhovnog suda Hrvatske Kž. br. 1100/60; Љ. Лазаревић, Коментар Кривичног законика Републике Србије, Савремена Администрације, 2006., 786.

би и за сва извршена кривична дела која су била обухваћена злочиначким планом или су произашла из тог плана сходно одредби чл. 26 КЗ СФРЈ<sup>59</sup>.

Извршење кривичних дела са елементима тероризма најчешће се остварује учешћем више лица. Организовање злочиначке групе за ову делатност било је санкционисано инкриминацијом из чл. 136 КЗ СФРЈ. Њоме је била прописана одговорност за припремање радње које у начелу нису биле кажњиве у Југословенском кривичном законодавству.

Завера је представљала конспиративни договор између два или више лица о извршењу једног или више кривичних дела. Овај термин се у кривично правној и политичкој литератури употребљава у вези са припремањем политичких и војних кривичних дела. Банда је представљала злочиначко удруживање чији су чланови организационо чврсто повезани и чија је делатност срачуната на извршење више кривичних дела. Група је удружење чији су чланови повезани ради извршења једног конкретног кривичног дела. И банду и групу чинила су најмања три лица.

Између чланова удружења (завере, банде, групе) морао је постојати одређени степен организованости а у првом реду идејне повезаности која се испољава у њиховој свесности о заједничком деловању против СФРЈ. Дакле, сваки припадник организације морао је бити свестан постојања заједнице више лица чија је делатност управљена против друштвеног уређења и безбедности и међународног положаја Југославије, међутим, он није морао знати која ће се конкретна акција у том правцу предузети и на који начин ће се остварити<sup>60</sup>.

Било је кажњиво и само припадништво удружењу. Под припадником удружења сматрало се лице које учествује или је спремно да учествује у остварењу злочиначког плана завере, банде, групе или другог удружења ради вршења набројаних кривичних дела или у пребацивању или упућивању грађана СФРЈ у иностранство ради вршења непријатељске делатности против СФРЈ. Извршилац је морао бити свестан да припада одређеном удружењу које врши или намерава да врши неку непријатељску делатност према СФРЈ.

---

<sup>59</sup>Ор. cit. 43.

<sup>60</sup> Љ. Лазаревић, Коментар Кривичног законика Републике Србије, Савремена Администрације, 2006., 787.

Лице је могло постати члан удружења у току његовог формирања или да у већ формирано удружење приступи. За остварење овог облика кривичног дела није било значајно да ли је припадник учествовао у некој терористичкој акцији<sup>61</sup>.

Овој групи дела припадало је и кривично дело злочиначко удруживање из чл. 227 КЗ Србије, и одговарајућих одредаба у кривичним законима осталих република чл. (189 КЗВ, чл. 197 КЗХ). Кривично дело из чл 227 КЗС било је идентично кривичином делу злочиначко удруживање из чл. 254 КЗ СФРЈ с тим што се оно односило на припремање кривичних дела која прописује републичко законодавство. Наиме, кривично дело злочиначко удруживање се састоји у организовању групе лица која имају за циљ вршење кривичних дела за која се по закону може изрећи казна затвора од 5 година или тежа казна, односно постајањем припадником такве групе. Ово дело имало је супсидијарни карактер у односу на кривично дело злочиначко удруживање из чл. 254 КЗ СФРЈ.

### **3. Историја међународног тероризма**

#### **3.1. Тероризам до II светског рата**

Са првим облицима организовања друштва појављује се и терор. Терористички акт је увек био оправдан и прихватао као латентно средство супротстављања тиранији и деспотизму<sup>62</sup>. Најстарији облик терористичког акта је тираноубиство. У Античкој Грчкој и Риму убице тирана уздизане су на пиједестал народних хероја. Римљани су уздизали и славили Брута због његове храбрости и грађанске врлине. Државе-градови у Грчкој и

---

<sup>61</sup> Љ. Лазаревић, *Кривично право-Посебни део*, Београд 1981., 639.

<sup>62</sup> W. Laqueur, *Terrorism*, Boston, 1977., 127, Published online by Cambridge University Press:01.08.2014.

Римској империји не само да су одобравале тираноубиство већ су давале уточиште њиховим извршиоцима.

Поред похвала тираноубиства присутна је и његова осуда. Платон<sup>63</sup> осуђује тиранију а против ње је и Аристотел<sup>64</sup>. Појавом хришћанства уносе се нови погледи на тероризам. Хришћанство тражи крајњу покорност поданика световној власти и осуђује тираноубиство. Међутим, у каснијем развоју хришћанске мисли када је дошло до заоштравања и конкуренције између духовне и световне власти, јавља се идеја о оправданости тираноубиства. Утврђују се и услови када је оправдано да се појединци побуне против тиранина, при томе начин доласка на власт је значајан тј. да ли је тиранин дошао легалним путем или насиљем на власт. У првом случају није али у другом је дозвољена побуна против тиранина. Народ може устати против оног тиранина који је насиљем дошао на власт и за опште добро изрећи му смртну казну. Такав тиранин се сматра непријатељем народа па је дозвољено по хришћанском моралу борити се против њега.

### **3.1.1. Зилоти**

Зилоти су били екстремни део верника у Јудеји, који су своју верску и политичку борбу започели почетком првог века. Иако су њихова начела и веровања била вођена религијом њихово је деловање било усмерено на политичко уништавање свих отпадника од вере по њиховим ставовима. Зилоти су инсистирали на поштовању јеврејских традиционалних закона Талмуда, делили су уверења других верских екстремистичких група тог доба и то Фарисеја и Есена и при том су се успротивили врховним свештеницима своје религије који су прихватили римску окупацију.

---

<sup>63</sup> Платон, *Држава*, Београд 1976., књига IX, 268-292.

<sup>64</sup> Аристотел, *Политика*, Београд, 1975., књига V.G1.VIII, 142 и 146.



За Зилоте је Бог био једини суверен Израела, па је Римска окупација била увреда и против њихове религије, те су стога чинили све да своју територију очисте од оних који су сарађивали с Римом. Из овог разлога Зилоте многи историчари описују као прву терористичку групу у историји, углавном због предузимања екстремних мера против оних који су се противили њиховој идеологији или су мислили другачије од њих. Све указује да су Зилоти проистекли од Галилејаца, следбеника Јуде Галилејца екстремног вође ослободилачког покрета, чији се мотив борбе и идеологија заснивала на веровању о скором доласку дана спасења. Они су 7. године пре нове ере отказали послушност римском управнику Сирије Свигину и започели оружану побуну. Повод за покретање побуне био је отпор попису становништва, јер Јевреји нису желели да се изјашњавају у попису као римски поданици, што су сматрали за понижење, јер се Јевреји дефинишу само према вери и на вери се заснива и њихов национални идентитет а не на припадношћу одређеној држави у конкретном случају Римској империји.

Историчари их сврставају у герилце тог времена. За њих је насиље било оправдано уколико је њихов народ водило ка слободи. У оквиру ове политичко-верске групације међу јудаистичким верницима посебно се истицала фракција звана "Sicarii", чији су чланови били вршили политичка убиства на непријатеље јеврејске вере, односно народа, обзиром да су припадништво вери изједначавали са припадништвом јеврејском народу. Ова фракција Зилота добила је назив "Sicarii", будући да су носили сечиво звано "сица" које су сакривали испод плашта који се у то време носио и неочекивано нападали када су били у близини жртава. Сама реч "Sica" која се изговара „сика“ потиче назива за сечиво чија је оштрица закривљена на врху, чије је порекло из наших крајева са западног Балкана. И дана се врста сечива за дрва - секира у руралним јужним крајевима назива сикира.

Циљ Сикариа, био је да живе у Јудеји, ослобођеној од владавине странаца, те су учествовали активно у првој јеврејској побуни која је трајала у периоду између 66. и 73. године. Незадовољство Јевреја кулминирало је након што су Грци у Цезареји извели масовни линч Јевреја, а да римски гарнизон није интервенисао у њихову одбрану. Овоме је додата и крађа новца јерусалимског храма. У знак одмазде, сам јеврејски првосвештеник Eleazar Ben Ananija, тражио је да његова скупштина нападне римски гарнизон у Јерусалиму.

Међутим, Зилоти су током ове побуне убили свог првосвештеника Eleazar Ben Ananiја због наводне издаје јер није био довољно радикалан, оптуживши га да је желео да преговара са Римљанима, те су након овог убиства преузели контролу над Јерусалимом.

Римске трупе у Јудеји биле су немоћне да угуше устанак, те је Нерон који је тада био Римски цар, наредио римском представнику у Сирији, Cestiu, да крене са својим одредом у Јерусалим, како би угушио овај устанак, али пре него што је тамо стигао, Галов одред је поражен од стране јеврејских побуњеника. Убиством првосвештеника, они су у суштини, борбу свели на рат између Зилота и Римљана. Борбе су биле изузетно бруталне, те је Рим савладао јеврејски отпор тек 70. године нове ере када су након дуге опсаде освојили Јерусалим, опљачкали и спалили Храм и уништили јеврејске тврђаве. Након гушења побуне у Јудеји односно пада Јерусалима, 70. године наше ере, почиње готово два миленијума дуго јеврејско лутање и избеглиштво из сопствене земље, које је окончано тек 1948. оснивањем државе Израел. Преостали зилоти повлаче се са породицама у тврђаву Масада у последње упориште. Масада је и на хебрејском реч за тврђаву. Исту је подигао јеврејски краљ Ирод Велики, налази се изнад Јудејске пустиње на висоравни са југозападне стране Мртвог мора. Побуњени зилоти су преотели 66. године наше ере Масаду, масакриравши стационарани римски гарнизон. Историчар тог доба јеврејског порекла Flavius Josephus наводи да је девет стотина људи било на том месту кад их је римски гарнизон од 9.000 војника напао. Римска X легија, под вођством Lucija Flavija Silve, ову неприступачну тврђаву дуго безуспешно опседала, да би се, успевши да сагради рампу са суседне литице, напослетку домогла победе.<sup>65</sup> Постоји легенда да су фанатични Зилоти, прво усмртили сопствене породице са којима су се повукли у ову тврђаву, а затим међу собом изабрали десеторицу који су убили све остале, а на крају убили и себе. Након ових догађаја Зилоти су до другог века наше ере потпуно нестали.

Обзиром да су се Зилоти као политичка и верска група појавили у истом периоду као и Исус из Назарета, није изненађујуће што историчари разматрају повезаност хришћанског вође с овим покретом. Јуда, Исусов ученик се у многим списима након тог времена назива и Iskariot што се повезује са Сикариима у Зилотском покрету, јер се сматра да је његово

---

<sup>65</sup> Whiston William M.A., „Flavius Josephus the Jewish Historia“ The University of Cambridge, London, 1737.

презиме Ish-karioth заиста назив који је повезан са ножем убица, sica. Неки историчари такође спомињу да је и чувени Бараба, који је погубљен заједно с Исусом, био Зилот. Међутим, све наведено спада у недоказане претпоставке.

Тренутно стручњаци за ту тему воде расправе у правцу креирања позитивне или негативне слике о Зилотима. Неки их описују као немилосрдне убице, док други тврде да су они само побуњеници у одбрани своје нације, културе и слободе.

Међутим, имајући у виду начин њихове борбе, суровост и непрезање од политичких убистава и застрашивања не само својих непријатеља већ и цивила, може се рећи да представљају терористичку организацију и да су претече тероризма. Наиме, они нису ни верска секта, јер нису проповедали религију и ширили веру, већ су тумачили Библију на свој начин и служили се средствима која су била у супротности са верским начелима. Њихови циљеви су били политички и за остварење истих су примењивали терор и насиље, чак и према припадницима свог народа. Може се рећи да им је крајњи циљ била власт над Израелом, што потврђује и чињеница да су током Римско-Јеврејског рата убили првосвештеника, који је био вођа устанка и тиме читаву борбу са Римљанима преузели на себе, убијајући немилосрдно свакога у кога би посумњали да је склон колаборацији са противником у циљу застрашивања својих чланова и увођења дисциплине.

Чињеница је да је у природи појединаца, којих је било у сваком периоду, у свакој друштвеној епохи, да до циља долазе примењујући силу, друштвено неприхватљиво понашање, под окриљем неких виших, често друштвено прихватљивих и пожељних циљева. Утврђивање карактеристика тероризма кроз историју је неопходно због комплексности ове појаве, те се тероризам не може ни дефинисати као друге друштвене појаве и феномени. Има и мишљења да Зилоти нису терористички покрет у Јудеји, што већ зависи од прихваћене дефиниције тероризма, тако професор Симеуновић наводи „То што су јеврејски Зилоти били борци за слободу није оно што скида са њих етикету терориста, једнако као што им је ни не намеће. Борба за слободу је само циљ, који себи може поставити боло ко, па и једна терористичка организација. Исто тако ни метод изненадних напада Зилота, исте не може класификовати као терористе. Жестина са којом су се борили за своје

циљеве је својство и многих других ослободилачки орјентисаних организација и покрета у историји као и данас. Тешко је закључити зашто би Зилоти требали бити сматрани терористима. Истина, они јесу нападали цивиле, али пре свега богате сународнике који су сарађивали са Римљанима, што је пре карактеристика ослободилачких покрета него терористичких организација. Треба имати на уму и то да су насилне акције Зилота представљале реакцију на терор римских власти, а не из чиста мира. Реч је о широком народном устанку у оквиру кога су повремено поједине мале групе устаника вршиле бруталне нападе изазивајући ужас код римских освајача<sup>66</sup>.

Ипак, зар ни данашњи ослободилачки покрети не примењују тероризам као начин борбе и наравно сматрају да се боре за слободу и више циљеве, али то не може бити постулат који априори указује да акције које примењују нису терористичке односно представљају легалан начин ратовања. Да су Зилоти односно Сикариии као група екстремног борбеног крила овог покрета били први покрет који је примењивао терористичку борбу и по данашњим прихваћеним дефиницијама тероризма указује и опис њиховог деловања који је дао јеврејски историчар и политичар Flavius Josephus у свом раду Јеврејска историја (The Jewish Historia) „Појавила се друга врста разбојника у Јерусалиму, звани Sicarii, који су убијали људе дању и усред града; то су чинили углавном празницима, мешали су се међу мноштво људи и скривали бодеже под својом одећом, којима су убадали оне који су им били непријатељи; а када је ко пао мртав, убице су постајале део масе. Први човек кога су они убили био је Jonatan, првосвештеник, после чије смрти су многи убијани сваког дана, док је страх који су људи имали да буду тако убијени био мучнији од саме несреће, свако је очекивао смрт сваког часа, као што људи раде у рату, тако су људи били обавезни да гледају пред себе и да обраћају пажњу на своје непријатеље на великој удаљености, али, поред свет страха и чувања себе, ипак су вршена убиства. Такво је било лукавство завереника. А када је избила побуна, спојили су са собом многе Сикариие, (тако се звали разбојници који су под недрима имали мачеве зване Sice), који су се нагурали међу обичне људе и ојачали се тако да су краљеви војници били савладани мноштвом обичних људи и смелошћу Сикариииа, па су силом протерани из горњег града. Затим су запалили кућу првосвештеника Бена Ананије

---

<sup>66</sup> Д. Симеуновић, *Тероризам*, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2009, 97-100; Види: - Dragan Simeunović, *O moralnosti terorizma*, Polja, Beograd, 1982.

и палате Агрипе и Бернике: након чега су ватру однели до места где је била потхрањена архива и пожурили да спале уговоре који су припадали њиховим повериоцима, а тиме да униште своје обавезе за плаћање дугова; а то је учињено да би се придобило мноштво оних који су били дужници и да би убедили сиромашније да се придруже њиховој побуни против богатијих. И када су тако спалили нерве града, напали су своје непријатеље.“<sup>67</sup>

Чињеница да су Зилоти примењивали бруталне нападе са циљем да изазову ужас код римских освајача али и код Јевреја који су својом вољом поступали на начин који не одговара идеји општег устанка коју су имали Зилоти, указује управо на најбитније карактеристике терористичког начина борбе, са намером уношења страха, несигурности и дестабилизације у одређени политички систем, а при том, ширење својих идеја и циљева путем јавног мњења, вршењем таквих аката у јавности и током празника када има много људи на трговима, како су то чинили Зилоти.

### 3.1.2. Јакобински терор

Представници грађанске политичке мисли у осамнаестом веку у борби за остваривање политичке слободе оправдавали су право народа на оружану борбу против тираније. Јеана Јацкеса Руссеауе у том смислу у делу „Договор о владању“ разрађује право на борбу против власти тиранина, јер када се један народ кога су приморали на послушност покори тој наредби, и тај исти народ затим збаци јарам робовања он себи чини још веће добро, јер тако враћа изгубљену слободу на исти начин на који ју је изгубио<sup>68</sup>.

---

<sup>67</sup> W. Whiston, M.A. „*Flavius Josephus The Jewish Historia*“ the University of Cambridge, London, 1737.

<sup>68</sup> О тираноубиству види: O.Jaszi-J.D.Lewis, *Against the Tyrant*, Glencoe 1957., R.Moussnier, *l'Assassinat d'Henri IV*, Paris, 1964.

Периоду буржоаских револуција претходила је филозофска мисао тог времена која је оправдавала употребу силе. Теорија о народном праву на слободу, једнакост и братство основа је идеолошког оправдања за револуционарне активности и примену терора. Терор у том периоду био је усмерен против аристократа и био је излив побуњеничке мржње и освете народа против класног непријатеља. Ова настала мржња је тада искоришћена и као средство за политичку борбу усмерену против оних друштвених сталежа који су се супротстављали успостављању нових друштвених односа<sup>69</sup>.

Јакобинци као политичка партија или струја у оквиру револуционарног покрета против аристократске владавине, на почетку као и цео револуционарни покрет за идеологију преузимају филозофску теорију природног права и договора о владању између народа и владе односно владоца *Jean Jacques Rousseau*. Наиме, према филозофији *Rousseau*, сваки појединац има природно право на слободу, природна добра припадају свима а земља никоме, те појединци у циљу заштите ових природних права, друштвеним договором преносе на државу овлашћења како би их заштитила од узурпације права и насиља јачих. Обзиром да су права државе добровољно пренета од стране појединаца, народ има и право да свргне владоце који злоупотребљавају пренесену власт на државу, из чега револуционарна власт извлачи своје право на свргавање аристократије, одузимање и поновну поделу земље и стварање нових друштвених односа заснованих на друштвеном договору у народној скупштини. Након свргавања аристократије и краља, револуционари доносе устав који је био обележје демократије. Међутим, обзиром да је овакав развој догађаја у Француској претио да се пренесе и на остале европске монархије, порасла је опасност од спољне контрареволуције као и унутрашње револуције, услед чега су Јакобинци као водећа партија у скупштини били су приморани да успоставе диктатуру, владавином терора. На овај начин Јакобинци су настојали да по сваку цену одрже револуционарна достигнућа, налазећи да циљ оправдава средства нису се либили да диктатуру спроводе терором утерујући страх свима које су сматрали за опасност по нову власт и принципе на којима је заснован нови друштвени поредак, који се заснивао преваходно на интересима капитала и приватне својине, а не на принципима на којима су прокламовали револуцију.

---

<sup>69</sup> F. Kastro, *Kuba smrt*, Bgd 1972., 82-85.

### Јакобински терор, јесен 1793. – лето 1794

Француска револуција је променила француско друштво али је остварила и значајан утицај и на друштво у Европи уопште. Започела је 1789. године, и представљала је процес који је кулминирао наведене године али услови за успех револуције сазревали у годинама пре кулминације народног бунта. Узроци револуције били су вишеструки<sup>70</sup>.

Француска је у 18. веку по уређењу, била је апсолутистичка монархија. Остале државе Европе су биле либералније те су се убрзано развијале услед развоја капиталистичке односно масовне индустријске производње.<sup>71</sup> Стога је француска нова класа богатих индустријалаца, велетрговаца и банкара, желела друштвене промене. Француска скупштина била је заступљена од стране три сталежа: племства, свештенства и трећег сталежа у коме су били заступљени грађани и то како богати индустријалци, власници мануфактура, банкари тако и остало слободно грађанство и сељаштво који су иначе били знатно бројнији. Прва два сталежа, чинила су 2% укупног броја Француза, којих је у то доба нарасло до 26 милиона, што је ставило Француску на место најмногољудније државе Европе. Од 26 милиона становника чак 22 милиона престављали су сељаштво и слободно грађанство преко 3 милиона, што указује да је заступљеност трећег сталежа у скупштини била неправедна и неравномерна и према броју становника које је улазило у трећи сталеж и према богатству јер су велики индустријалци, власници мануфактура, банкари и велетрговци поседовали веће богатство од осиромашене аристократије.

Француска скупштина имала је такав систем гласања да сваки сталеж има један глас када се доноси одлука у скупштини. Сталежи племства и свештенства имали су по 300 представника у парламенту, док је трећи сталеж има 600 представника.<sup>72</sup> Прва два сталежа су, по правилу, била увек на истој страни, тако да трећи сталеж није могао донети никакву одлуку која не би одговарала аристократији и краљу иако је представљао већину

---

<sup>70</sup> М. Mirić, *Povijest svijeta od početaka do danas*, Naprijed, Zagreb, 1990., 541.

<sup>71</sup> Ibid. 524.

<sup>72</sup> А. Soboul, *Francuska revolucija*, Naprijed, Zagreb, 1989., 97.

становништва са већим богатством у рукама, стога није имао никакав политички утицај у држави. Ојачала буржоазија услед развоја науке која је подстакла индустријализацију желела је да има и политички утицај.<sup>73</sup> При томе треба имати у виду да је краљ избегавао сазивање скупштине обзиром да није желео да му она ограничава власт, тако да није сазивана скупштина целих 175 година, што је дефинитивно обесмислило и њено постојање. Стога је краљ Луј XVI имао апсолутну власт, јер остали слојеви нису могли да се изразе кроз представничко тело које није ни сазивано. У ово време шири се просветитељство у широким народним масама, под утицајем филозофије Волтера и Русоа, формира се мишљење да поданици могу сами управљати земљом, а поштовање према краљу слаби.<sup>74</sup> Такође, краљева политика, расипништво за које је двор оптуживан, неједнакост опорезивања, а посебно утицај Америчког рата за независност, скупно су довели до револуције.<sup>75</sup>

Када буџет није могао да покрије расходе државне касе до краја фискалне године, краљ је био приморан да сазове скупштину сталежа, у циљу да се изгласа увођење нових пореза, којима би се допунио буџет. Први и други сталеж су готово увек сарађивали са краљем у доношењу одлуке, јер су на тај начин штитили властити интерес, па је и овај пут донесен је нови закон о порезима, иако је трећи сталеж био против увођења и плаћања нових пореза.<sup>76</sup> Из наведеног разлога заступници трећег сталежа паралелно са радом парламента оснивају народну скупштину, која убрзо постаје уставотворна. Тај сплет догађаја и њихове конотације, убрзо су довели до избијања револуције, која је на крају срушила стари поредак.

Постојало је мноштво политичких струја, насталих током Француске Револуције, али две политичке групације су се посебно истицале. Радикалну политичку опцију, чинили су Јакобинци, који су назив добили по Париско-доминиканском самостану Св. Јакова, у чијој трпезарији су се окупљали. Чланови Јакобинаца били су, у већини случајева, припадници средњег грађанског слоја, нпр. адвокати и разни интелектуалци. Политичка

---

<sup>73</sup> М. Mirić, *Povijest svijeta od početaka do danas*, Naprijed, Zagreb, 1990., 544.

<sup>74</sup> *Ibid.* 544.

<sup>75</sup> А. Soboul, *Francuskarevolucija*, Naprijed, Zagreb, 1989., 69.

<sup>76</sup> А. Soboul, *Francuska revolucija*, Naprijed, Zagreb, 1989., 73.



идеја им се с временом радикализовала, јер на почетку револуције били су само једна од група која жели постићи стварање уставне монархије, али многи чланови прихватили су демократскије жеље, па су Јакобинци у другој фази револуције желели да остваре републиканско уређење и да уведу равноправност и једнакост за све. Клуб Јакобинаца поделио се 1791. године, у два политичка смера. Већи и мање радикални део клуба Јакобинаца основао је нови клуб Фејанта чији је предводник био легендарни Маркиз де Лафајет, желели су очувати уставну монархију. Мањи део чланова остао је веран Робеспјеру и његовим радикалним ставовима који је желео републиканско уређење, слободну трговину, одузимање земље од аристократије и цркве и њене поделе сељацима.<sup>77</sup> Клуб Јакобинаца под вођством Робеспјера се повезао са Санкилотима, а деловао је преко Конвента – који је у суштини био револуционарна влада односно представљао извршну власт.<sup>78</sup>

Иако су Јакобинци по суштини били буржоаска фракција у Француској скупштини били су приморани да се ослоне на подршку народа оличеног у Санкилотима. Санкилоти нису имали политичку власт нити било какав политички утицај, те су имали интерес да преко Јакобинаца као најлибералније партије и самим тим политички најближе, остваре своје циљеве. Јакобинци тако подржани од стране широких народних маса преузимају власт у Паризу. Јакобинци заједно са Санкилотима након претње Аустроугарске и Пруске да ће подржати ројалистичке снаге у грађанском рату у Француској, проглашавају Жирондинце и краља издајницима народа, јер су наводно у дослуху са страним силама. Након преузимања власти у Француској, постојала је стална претња од контрареволуције и враћања поражених снага аристократије на власт. Жирондинци, као најблажа струја која не стреми републици већ уставној монархији су поражени на парламентарном плану, али још увек имају подршку свештенства и војске, подижу побуну у западним деловима Француске. Такође, на југоистоку Француске у помоћ им стижу војне снаге Аустроугарске и Пруске уз чију помоћ приморавају револуционарну војску на повлачење. Поред ових проблема, револуционарна влада била је и под притиском народних маса, које су незадовољне

---

<sup>77</sup> S. Bertoša, *Svjetska povijest modernoga doba*, Profil International, Zagreb, 2004.,159.

<sup>78</sup> E.Pusić, *Francuska revolucija-ljudska prava i politička demokracija nakon dvjesto godina*, Globus, Zagreb, 1991., 93.

променама претиле устанком. Наиме, промене које су извршене нису битно побољшале положај најбројнијег и најсиромашнијег слоја а то су сељаци и слободно грађанство. Осим слободе тражили су и економска права, бесплатну поделу земље и опште право гласа обзиром да право гласа дато само грађанима који плаћају порез. Из страха од побуне и због примораности да се ослони на народне масе ако би очувала револуцију која је била у опасности, Јакобинци, који су водили Конвент прописују нови устав – такозвани Устав из 1793. године, којим се руши уставна монархија и проглашава Француска Република. Допуњена је и Декларација права, у којој се додаје да је: „циљ друштва је општа срећа.“ Устав потврђује право на рад, социјалну помоћ и образовање. Држава прихвата да обезбеди егзистенцију сиромашним грађанима, тако што ће им обезбедити посао, а онима који нису способни за рад, средства за живот. Декларација је признала право на образовање свих, па чак и право на устанак народа против власти. Најбитније је да Декларација одређује и економске слободе које су тражили Санкилоти. Укидањем обавезе откупа феудалних права сељаци су по први пут ослобођени од феудалних обавеза. Новим уставом Јакобинци су на овај начин остварили социјални програм револуције и придобили подршку народних маса, а самим тим успели да задрже власт.

Да би се Република осигурала од спољних непријатеља, влада под вођством Јакобинаца је наредила општу мобилизацију мушкараца, жена и деце у службу нацији. Бројност војске досегла је цифру од готово 1.000.000 људи, коју ниједан француски непријатељ није ни приближно могао досегнути. С новим заповедничким кадром, који су сада чинили талентовани и способни појединци што ће и Наполеону отворити велике могућности, које је одликовала и огромна мотивација (постојала је изрека да „сваки војник у свом ранцу носи маршалску палицу“), Француска је крајем 1793. године, могла спровести чак и офанзивне акције преко својих граница.

Подршку и сарадњу са Санкилотима Јакобинци су изгубили када су се обрачунали са својим члановима који су предлагали да се са владавине путем терора пређе на владавину закона у тренутку када је нестала опасност од побуне народа и од стране интервенције.<sup>79</sup> Владавина страхом и терором очигледно да је дојадила и народним масама - Санкилотима,

---

<sup>79</sup> S. Bertoša, *Svjetska povijest modernoga doba*, Profil International, Zagreb, 2004., 170.

те су Јакобинци након погубљења својих умерених чланова који су се залагали за смањење терора, изгубили су подршку Санкилота, односно народних маса, које су прихватајући терор као нужан да се револуција и Француска република сачувају, до тада биле на страни Јакобинаца.

### 3.1.3. Велики терор - пример државног тероризма

До терора долази због конфликта интереса које су желели да остваре путем револуције, припадници слојева индустријске и банкарске елите, аристократије која је још увек имала уз себе део војске и народних маса. Аристократија, у циљу заштите војних политичких и економских интереса видела је једини излаз у контрареволуцији и одржавању старих политичких прилика. Ово је наравно било супротно интересима и револуционарним циљевима припадника трећег сталежа, буржоазије, слободног грађанства и сељака, што је неминовно водило до кофликта који се једино могао решити поразом једне од страна у конфликту.<sup>80</sup> Доласком Јакобинаца на власт, радикализује се обрачун с племством. Јакобинци су због опасности за успех револуције, од непосредне спољне интервенције и од унутрашњих снага аристократије, присиљени да борбу за власт уједине са Санкилотима и при томе прихвате политичке уступке. Масе најнижих слојева, сељака без земље и радника, политички су се мобилизовале јер су виделе у револуцији могућност побољшања свог статуса и врше значајан политички притисак постајући услед своје масовности значајан чинилац у револуцији. Раздобље такозваног Великог терора почиње септембра 1794. године, када је изгласан на предлог Јакобинаца „Закон о сумњивима“.<sup>81</sup> Закон о сумњивима је укинуо правило једнакости оружја током поступка суђења, јер није постојала обавеза омогућити право на одбрану оптуженима. Закон о сумњивима је донет у сврху сузбијања насиља, државним насиљем. Услед кулминирања сукоба међу друштвеним сталежима, који су претендовале да узурпирају власт, идеја је била да се униште противници револуције физички, гиљотирањем јавно, као би се тиме и потенцијални противници поколебали у

---

<sup>80</sup> Ibid. 21.

<sup>81</sup> Ibid. 170.

страху од егзекуције на основу оптужбе без давања одбране и суђења.<sup>82</sup> Циљ је био да се број осумњичених временом смањи како опасност по револуционарна достигнућа слаби, смањењем броја противника револуционарне власти. Међутим, радикални део Јакобинаца није желео да умањи спровођење терора сматрајући да нису сви циљеви остварени и да се могу даље спровести на овај начин.<sup>83</sup> Након што су погубљени чланови Јакобинске партије који су тражили смањење терора, остали учесници револуције осетили су да терор треба привести крају јер су осетили опасност за сопствену безбедност. На крају су и самог Робеспјера оптужили и убрзо погубили чиме су окончали владавину терора и доказали да револуција заиста једе своју децу.

Према изворима, у доба Јакобинског терора укупан број осумњичених, био је око 300 000.<sup>84</sup> Од тога је мање од 17 000 људи завршило на гиљотини, на основу судске пресуде.<sup>85</sup> Међутим број жртава је ипак био већи и то око 40 000 људи, јер су многи гиљотирани без донесене судске пресуде, а такође многи окончали живот услед тешких услова у тамници.<sup>86</sup> Треба, истакнути да су у великом терору страдали сви који су сматрани да би могли да буду опасност за револуцију без обзира што нису извршили ни једно кривично дело.<sup>87</sup> Јакобинци су страховали од могућности да их контрареволуционари свргну с власти, јер би губитак власти би означавао вероватан крај револуционарних циљева које су поставили и трудили да спроведу, те су на овај начин одржавали своја револуционарна достигнућа путем страха и терора.<sup>88</sup> Може се рећи да су у свом циљу Јакобинци делимично успели, иако нису потпуно спречили деловање њихових противника онда бар ослабили даље деловање.

Стога, терор није био сам себи циљ, већ је представљао метод њихове борбе. Убиства која су тада почињена, превасходно су имала за циљ да пренесу поруку неистомишљеницима, односно противницима револуције, што је иначе у каснијим

---

<sup>82</sup> S. Wahnich, *In defence of the terror*, Verso, London, 2012., 91.

<sup>83</sup> Ibid. 100.

<sup>84</sup> T. Tackett, *The coming of the terror in the French revolution*, The Belknap press of Harvard university press, Cambridge and London, England, 2015., 330.

<sup>85</sup> Ibid. 330.

<sup>86</sup> Ibid. 330.

<sup>87</sup> Ibid. 331.

<sup>88</sup> A. Soboul, *Francuska revolucija*, Naprijed, Zagreb, 1989., 204.

многобројним дефиницијама тероризма неизоставна карактеристика. У терору је битна жртва терора, док је сам акт терора преко непосредне жртве, посредно уперен и на присталице, поборнике мишљења које заступа жртва терора. Јакобинци нису могли да убију све непријатеље револуције ако се не могу убити сви политички непријатељи, могу се застрашити сви остали који исто мисле, и одатле полази идеја терора, односно покушај владавине путем страха.<sup>89</sup> Убиством или угрожавањем лица или групе која заступа одређене ставове или оличава одређене односе у друштву, група или организација која врши такав терор, уколико је извршен јавно, врши притисак против ставова и свега онога што нападнуто лице или група представља, односно подржава и пропагира. Убијена особа је непосредна жртва терора, а сви они који деле ставове убијене особе, јесу посредне жртве терора.

### 3.1.4. Зачеци тероризма у Царској Русији у 18. веку

Крајем деветнаестог и почетком двадесетог века терор се појављује као средство и метод борбе револуционарних покрета. У Русији тог времена започиње организована примена терора у више револуционарних организација („Млада Русија“, „Земља и воља“ и „Народна воља“)<sup>90</sup>. Чланови ових организација су млади људи, већином племићи. Они настоје да терористички акт буде морално оправдан, да погоди оног који је крив због поступка учињеног на штету општег интереса. Иде се за тим да таква осуда добије вид формалне пресуде, која се често оставља на тело жртве. Тако, студент Димитрије Каракозов сачињава манифест у прилог убиства главног кривца цара Александра II пре него је покушао на њега атентат. Припадници „Народне воље“ у лето 1876. године у једној шуми изричу пресуду цару Александру II и након неколико покушаја полази за руком Игнацију Грињевитском да изврши атентат 1881. године, када је на престо дошао Александар III

---

<sup>89</sup> Т. Tackett, *op.cit.* 332.

<sup>90</sup> Л. Перовић, *Српско-руске револуционарне везе осамдесетих година 19. Века*, Службени лист СРЈ, 1993., 9. доступно на [https://tokovi.istorije.rs/lat/uploaded/1%201991/1991\\_1\\_01\\_Perovic.pdf](https://tokovi.istorije.rs/lat/uploaded/1%201991/1991_1_01_Perovic.pdf)

њему је извршни комитет „Народне воље“, дао обећање да ће „Народна воља“ обуставити сваку терористичку активност<sup>91</sup>.

Крајем деветнаестог века Сергеј Начајев написао је „Katehizis revolucionara“. То је кратко дело, нека врста упутства. У њему се даје лик револуционара, те наводи: „То је осуђен човек, који нема својих интереса, послова, осећања, припадања, својине, који нема чак ни имена. Све је у њему подређено једном једином искључивом интересу, једној мисли, једној страсти – револуцији. То је човек који је прекинуо сваку везу са грађанским пореклом и целим културним светом, са свим законима, пристojношћима, друштвеним конвенцијама и моралним правилима. Он је непомирљиви непријатељ овог света и ако и даље живи у њему, то је само зато да би га ефикасније уништио. Он презире свако доктринарство и одбија световне науке, остављајући их будућим генерацијама, а као једину науку признаје науку уништења. За њега је морално све што помаже победи револуције а неморално и злочиначко све што стоји на путу“<sup>92</sup>.

„Katehizis“ чини корак напред у разликовању између политичког убиства и терористичког акта. „Katehizis“ дели цело друштво на шест категорија с тим што прву чине они који су осуђени на смрт. Критеријум за њихово издвајање је степен корисности који ће од њихове смрти имати револуција. Иако себе сматра за револуционара, из ставова Начајева, произилази да је заговарао тероризам знајући да не може рачунати на критичну масу присталица које могу имати политичку тежину и остварити своје циљеве у политичкој арени која је у то време почела да се формира у Царској Русији. Тако се у овом делу које је пре Октобарске револуције било модел по коме су се формирале идеје односа према револуцији и понашања младих револуционара, дословце наводи да у циљу остварења својих идеала Читаво друштво ваља разделити на неколико категорија, те у прву категорију ставља оне за које сматра да су неизбежно осуђени на смрт због штетности по циљеве револуције и који би пре револуције требали бити уклоњени по списку,<sup>93</sup> што неизбежно

---

<sup>91</sup> Н.М. Enzensberger, *Politik und Verbreschen*, Frankfurt, 1964., 320-321.

<sup>92</sup> Ibid. 322.

<sup>93</sup> А. Кнежевић: *Катехизис руских револуционара*, 2017., прегледано 20.01.2023. године, <http://сск.срб/2017/03/15/katehizis-ruskih-revolucionara/>

указује да су тековине Јакобинског терора током Француске револуције, биле идеја водиља Сергеја Нечајева.

По Нечајеву за сваког револуционара „је све што користи револуцији па био то и најкрволочнији злочин, један моралан и користан чин“<sup>94</sup> У циљу да насилним путем оствари своје идеале Сергеј Нечајев, је започео са агитацијом на Универзитету у Петровграду, створио је мрежу конспиративних група које се требале да врше терористичке акције, али је на крају скончао у тамници у Зимском дворцу након што је спроводећи бескомпромисност свог идеала револуционара убио свог колегу који је желео да напусти кружоок коме је припадао заједно са Нечајевем. Нечајев је успео да се повеже са водећим револуционарима свог доба између осталог и са Бакуњином али је и од њега одбачен када потрошио новац који му је предат за револуционарне активности.

Замена за „теоретску пропаганду“ са краја деветнаестог века, дошла је „пропаганда делом“ као метод и средство борбе револуционарних покрета тог времена<sup>95</sup>. Радник који се исцрпљен враћа с посла има мало жеље да чита социјалистичку литературу. Бриљантне Прудонове студије прочитала је само шачица људи. Међутим, практичне демонстрације, као Париска комуна, драматично су указале на питања о којима је реч, тако да она нису више могла бити искривљена. Пропаганда делом је моћно оружје за буђење свести у народу. Једно једино дело писао је Короткин у листу „Le Revolte“ децембра 1880. године, има много већи пропагандни ефекат него хиљаду летака. Влада ће покушати да се одбрани и повешће репресију, али ће тада бити извршена нова дела, нагонећи револуционаре на све храбрије подухвате. Једно дело изазваће друго, све више и више људи приступаће борби, влада ће изгубити своје јединство и самопоуздање. Тада ће сваки њен уступак доћи прекасно-наступиће општа револуција<sup>96</sup>.

---

<sup>94</sup> Ibid. 1.

<sup>95</sup> W. Laquer, *The Terrorism Reader*, Philadelphia, 1978, 67-68; V. Dimitrijević, *Terorizam, Dosije*, Beograd, 1982., 33-34.

<sup>96</sup> W. Laqueur, *Terrorism*, Boston, 1977.,50, Published online by Cambridge University Press:01.08.2014

Лењин у принципу не одбацује терор, али указује на погрешан став „народновољаца“ што терор и политичку заверу изједначују са појмом политичке борбе<sup>97</sup>. Сводити политичку борбу на тероризам и завере значило би, сматра Лењин, сужавање преко сваке мере борбу против властодржаца и народних тлачитеља, али то значи и изабрати најнеефикаснији метод борбе. Исто тако Лењин оцењује погрешним став социјалреволуционара о употреби терора као средства борбе<sup>98</sup>. Истина, социјалреволуционари су у каснијој фази борбе почетком овог века одбацили терор као средство борбе, мада га се нису потпуно одрекли. Тако је лево крило социјал-револуционара основало „борбену организацију“ своје партије којој је био поверен задатак да као средство револуционарне борбе примењује терор. Ова организација извршила је убиство министра унутрашњих послова Ситјагина што је имало за последицу да партија потпуно изгуби утицај на владину политику. Међутим, партија није хтела да терор постане сам себи циљ па је стога преузела контролу над употребом терора<sup>99</sup>.

### 3.1.5. Тероризам на Балкану у 19. веку

И на подручју Балкана крајем XIX и почетком XX века било је присутно политичко насиље и терор. Лагуер указује да је тероризам овог подручја „у разним видовима дуго био ендемски“<sup>100</sup>. Почетком овог века на њему је извршен политички атентат XX века. Припадник тајног удружења „Млада Босна“ Гаврило Принцип извршио је атентат на аустроугарско престолонаследника Фердинанда 28.06.1914. године. Он је био повод I светског рата који је довео до рушења немачког, аустроугарског и руског царства, а из хаоса који је настао после овог рата рођено је више нових држава. Тада је створена и Југославија.

---

<sup>97</sup> Оп. cit. 50-51.

<sup>98</sup> В.И. Лењин, *Изабрана дела*, књ. III Београд, 1960., 147.

<sup>99</sup> В.Р. Антонов, *Револуционо је народничество*, Москва, 1965., 265.

<sup>100</sup> W. Laqueur, *Terrorism*, Boston, 1977., 50, Published online by Cambridge University Press: 01.08.2014; Види: W. Laqueur, *A History of Terrorism*, Transaction Publishers, New Brunswick, New Jersey, 2016, доступно <https://copiesdirect.nla.gov.au/items/import>



Pitanić сматра да је сарајевски атентат био пример дириговане терористичке диверзије, који је антиципирао много касније. Он је извршен из унутрашњих политичких разлога, да би се довела у тешкоће српска влада и из разлога спољне политике, да би се елиминисао један непријатељ Србије, пре него дође на престо<sup>101</sup>.

Dedijer сматра да њихови „евентуални“ мотиви за атентат на Престолонаследника јесте борба за национално ослобођење, борба против колонијалног положаја Босне и Херцеговине, за уједињење са осталим јужним Словенима<sup>102</sup>. Међутим, међународна дебата о „одговорности за рат“ која је доказивала одговорност за сарајевски атентат у свом жару замаглила је суштину друштвено политичких прилика средине из које су потекли атентатори. За „Младобосанце“, сматра Dedijer, убиство надвојводе Фрање Фердинанда је значило убиство тиранина „ради општег добра“, на основу учења природног права<sup>103</sup>. Dedijer указује да је највећи број „Младобосанаца“ био пореклом са села, да су они доносили инстинктивно-бунтовничка осећања па отуда њихова мржња према свакој страни и домаћој управи<sup>104</sup>. Њихова несебичност и пожртвовање „извире из косовског мита“, сматра Dedijer<sup>105</sup>.

## **3.2. Тероризам након II светског рата**

### **3.2.1. Период Хладног рата**

По завршетку II светског рата настављају се пријатељски односи међу државама победницама. У погледу политичког насиља и организоване криминалне активности тај

---

<sup>101</sup> A. Pitanić, *Balkani, popoli, bombe e pugnali*, Storiya N.240-11 Terrorismo-Mondadori 1977., 75.

<sup>102</sup> V. Dedijer, *Sarajevo 1914.*, 784.

<sup>103</sup> Ibid. 784.

<sup>104</sup> Ibid. 384.

<sup>105</sup> Ibid. 399.

период може се оценити ко период затишја. Стварањем војних блокова односи почињу да се мењају.

Након завршетка Другог светског рата, победничке силе нису могле побољшати међусобне односе. Водеће силе са супротстављеним политичким системима Совјетски Савез и Сједињене Америчке Државе, почеле су стварати војне савезе - блокове, који би у случају рата, деловали на њиховој страни. Сукоб између СССР и Сједињених Држава, као и њихових савезника, назван је Хладни рат. Ове државе су биле у стању континуираног сукоба од 1946 до краја 80-их, непрестано повећавајући свој војни потенцијал. Сматра се да је Хладни рат почео 1946. године, када је британски премијер Winston Churchill одржао свој познати говор у америчком граду Fultonu, у којем је Совјетски Савез проглашен главним непријатељем западних земаља. Након овог догађаја дефинитивно је гвоздена завеса пала између СССР и западног света. 1949. године створена је војна алијанса НАТО. Овај војни блок укључује: Сједињене Државе, Велику Британију, Француску, Западну Њемачку, Канаду, Италију и друге западне земље. Совјетски Савез је 1955. основао војни савез Варшавски пакт. Осим СССР савез су чиниле источноевропске земље које су имали комунистичке режиме на власти који су били под утицајем СССР и самим тим биле део социјалистичког блока. Немачка, која је подељена на два дела, постала је симбол Хладног рата. Граница између два блока западног и источног социјалистичког протезала се кроз град Берлин, не само симболично већ почев од 1961. године и фактички када је град подељен на два дела Берлинским зидом.

Неколико пута током Хладног рата, СССР и Сједињене Државе биле су на ивици рата. Врхунац у овом сукобу био је 1962 године када је настала кубанска ракетна криза. Совјетски Савез је поставио своје ракете на Куби, најближем јужном суседу Сједињених Држава. Као одговор, Сједињене Државе започеле су припреме за инвазију на Кубу, где су већ биле стациониране совјетске војне базе и инструктори. Разум и лични преговори између америчког председника J. F. Kennedy и лидера СССР Никите Хрушчова су спречили нуклеарну катастрофу. Такође и присуство атомског оружја у Сједињеним Државама и Совјетском Савезу утицало је на владе ових земаља да не започну прави рат. Трка у наоружању потрошила је огромна средства оба блока. Седамдесетих година започео је

процес политике детанта. СССР и САД потписали су врло важне уговоре о неширењу нуклеарног наоружања али напетост је остала између две земље.

Раних осамдесетих година, Совјетски Савез је почео знатно да економски заостаје у конкуренцији између два система, услед чега је био присиљен да започне велике реформе - перестројку, што је довело до радикалних промена у међународној политици. Прво су Совјетски Савез и Сједињене Државе склопиле споразуме о ограничавању трке у наоружању. Након тога започеле су револуције у државама чланицама Варшавског пакта. Пољска је прва започела реформе услед пропадања комунистичког политичког система, први немири започели су након протеста у бродоградилишту у Гдањску. Услед непостојања политичког плурализма, урушавање једнопартијског система започет је синдикалном борбом. Покрет »Солидарност«, који је предводио синдикални вођа Лех Валенса, покренуо је народ у низ штрајкова широм земље и на тај начин извршен је притисак на Комунистичку партију Пољске. Константне штрајкове који су парализовали Пољску услед грађанске непослушности, прекинула је војска која је извршила државни удар 1981. године. Договором са војском мирним путем покренута је промена политичког система, тако што је уведен вишепартијски систем чиме је прекинута диктатура комунистичке партије. Организовани су први вишепартијски избори у некој од земаља чланица Варшавског пакта. Убедљиву победу јуна 1989. године однела је опозиција, док је Лех Валенса на председничким изборима изабран за председника Пољске. По узору на Пољску исте 1989 године пали су комунистички режими у скоро свим европским чланицама Варшавског уговора. Како је спона између наведених држава била у утицају СССР на комунистичке режиме који су држали власт у овим државама, падом ових влада прекинут је однос зависности и што је неминовно резултирало распадом Источног блока.

Распадом социјалистичког блока крајем осамдесетих година прошлог века окончан је и Хладни рат.

Међутим, током Хладног рата дошло је до значајних промена у свету услед извоза револуционарних идеја од стране СССР у земље трећег света. На овај начин СССР је успевао да прошири свој утицај на ове земље стављајући њихове новоформиране

револуционарне владе у зависни положај. Ове лево орјентисане владе сматране су за опасност од стране блока западних демократија на челу са Сједињеним Америчким Државама, због ширења совјетског утицаја и опасности од ланчаног ширења револуције у суседним државама трећег света са slabим демократијама. Овај период карактерише више сукоба у којима се нису директно конфронтирале суперсиле управо због опасности од нуклеарне катастрофе али су сукоби били подржани економски, кроз наоружање и логистику од стране суперсила, претећи да ескалирају у глобални сукоб. Тако је дошло до првог индиректног сукоба на Корејском полуострву који је указао на постојање Хладног рата. До сукоба је дошло услед поделе Кореје после II светског рата. Наиме, Кореја није имала државни субјективитет до Другог светског рата јер је у периоду од 1910. до 1945. године била под јапанском влашћу. Након, капитулације Јапана који није током Другог светског рата био у рату са СССР, Сједињене државе покушале су да изврше утицај и на територије које су припадале Јапану. Обзиром да се Кореја граничи са Совјетским савезом, исти је ширећи свој утицај ову територију сматрао својом интересном зоном. У првом периоду након окончања Другог светског рата постојала је воља за мирним решавањем спорова између две силе победнице САД и СССР, те је услед тога Корејско полуострво 1945. године подељено на совјетску и америчку окупациону зону након капитулације Јапана. Демаркациона линија, установљена договором САД и СССР ишла је 38. Паралелом, док је договором прокламовано да се по завршетку окупације одрже избори и Кореја уједини. Међутим, ниједна од сила победница није желеа да препусти свој утицај другој страни, па су, слично као и у Немачкој, преговори о уједињењу пропали. Уместо тога су СССР и САД установиле идеолошки супротстављене владе, односно две државе које су се називале Северна и Јужна Кореја, што је један од несумњивих показатеља да се Хладни рат проширио ван Европе. Сукоб интереса СССР и Северне Америке достигао је врхунац избијањем Корејског рата, нападом Северно Корејских просовјетских снага на Јужну Кореју дуж 38. паралеле.

Међу суперсилама по истом принципу започели су и други сукоби који су обележили распламсавање Хладног рата. Вијетнамски рат био је сукоб између Демократске Републике Вијетнам (Северни Вијетнам) у савезу са комунистичким покретом у Јужном Вијетнаму – Вијетконгом, који је стремио да уведе комунистички режим. Прозападни Јужни Вијетнам

су подржавали САД и њени западни савезници Јужна Кореја, Аустралија и Нови Зеланд, Француска која је до тада држала под колонијалним ропством ове пределе, као и друге земље западне демократије. Северно вијетнамски савезници су били Народноослободилачки фронт за ослобођење Јужног Вијетнама (Вијетконг), Совјетски Савез, Народна Република Кина и Северна Кореја. Карактеристично је да се у овај сукоб директно војно умешала САД што је било неувобичајено за понашање суперсила током Хладног рата. Војна интервенција Америке трајала је 12 година што је довело до дубоких потреса у Америци и против владиних демонстрација. По истом принципу након формирања прокомунистичке владе у Авганистану у циљу одржања на власти ове владе умешао се војно и СССР, који је након десет година интервенције био знатно економски исцрпљен, што је између осталог због неефикасне планске економије држава источног блока допринело да брже дође до колапса комунистичких политичких система источног блока. И овом сукобу у Авганистану супротну страну подржавали су војно и економски државе западног блока.

У оваквој светској констелацији снага током Хладног рата у државама трећег света, незадовољним својим економским и политичким приликама развијају се групе жељне темељних промена. Буран период терористичке активности почиње крајем шездесетих година. Он расте са кулминацијом ауторитарних тенденција у неким земљама са циљем одржања на власти постојећих политичких система, са широм друштвеном кризом коју прате студентске демонстрације 1968.-1969. године, која касније прераста у економску кризу из које ни до данас нису изашле сиромашне земље и земље у развоју.

Тероризам у доба Хладног рата разликује се од ранијег по томе што је развој науке и технике доприносио употреби ефикаснијих средстава уз минималан ризик за терористу. До таквих средстава се данас лако долази, оне су погодне за ношење и скривање а њихов ефекат је врло снажан.

Даља карактеристика тадашње терористичке активности, јесте да је она крајње организована<sup>106</sup>. Акције су детаљно испланиране са тешким последицама и немогућношћу

---

<sup>106</sup> В. R. Tesandori, *Norme di sicurezza e stile di lavoro*, 395 и даље.

откривања учиниоца. Организоване групе не праве никакве импровизације. Њима се не могу приписати једноставне и „јефтине“ акције. То може бити резултат деловања неорганизованих група и појединаца које после тога буду брзо откривене и разбијене.

У прошлости иза терористичког акта увек је стајао мушкарац. Бацање бомбе и пуцање из револвера није пристајало женама. Међутим, новоформиране терористичке групе укључују и жене као непосредне извршиоце. Запажено је да све више девојака учествује у акцијама „Црвених бригада“ у Италији. Већина њих су инспирисане примером Маргарете-Маре Кагол, која је до погибије 1974. године, била у најужем руководству „Црвених бригада“. Али, има и жена које су организатори и интелектуалне вође као што су то биле у фракцији „Црвених бригада“ Урлихе Мајнхоф и Гудрун Енслин. У Ирској најпознатије су биле сестре Прајс, које су извршиле серију бомбашких атентата у већим енглеским градовима и због тога осуђене на доживотну робију. Као један од познатих вођа јапанске „Црвене армије“ била је Фусако Шигенобу.

Континуирана и систематска примена политичког насиља, планирање и извођење терористичких акција захтева јаку организацију која је способна да обезбеди такво деловање. Планирање и извођење терористичких акција равно је планирању сложене ратне операције. На пример „Црвене бригаде“ су имале сложену организациону структуру. Оне су подељене на „колоне“ као основне организационе јединице, које делују на три главна „фронта“:

- 1) „Фабрички фронт“ који има као главни задатак да шири утицај организације међу радничком класом,
- 2) „Фронт борбе против контрареволуције“, који има задатак да планира, организује и изводи оружане акције тј. да „Усавршава механизам напада на државу“ и
- 3) „Логистички фронт“ који има за задатак да развија и усавршава логистичку структуру-да обезбеђује базе, средства, документа, оружја и вежбе, лекарску и правну помоћ. „Колоне“ су даље подељене на мање

организационе јединице: а) „база“ или „ударна група“, в) „Центар“ и „врх“. „Центар“ одржава везу са својим врхом и са осталим центрима и координира активност четири „базе“. Највише политичко тело је Савет црвених бригада чији је извршни орган Извршни комитет.

Полазећи од начина организованости и циљева за које се боре терористичке организације данас их можемо условно поделити у две основне групе:

- 1) терористичке организације које настају и делују изоловано и којима је терор и начин и средство борбе и њима се остварује целовита политичка доктрина и
- 2) терористичке организације које делују у оквиру ширег политичког покрета и којима тероризам служи као једно од средстава за постизање политичких циљева.

Терористичке групе којима терор служи као целовита политичка доктрина јављају се и у развијеним западним земљама, а највидније њихово деловање постоји у СР Немачкој, Италији и Јапану. То су три земље које су за време II светског рата као „Силе осовине“, у којима је фашизам био не само водећа идеологија, већ и масовна појава. После рата тј. крајем шездесетих година у све три земље економски развој долази до врхунца и тада почиње талас терористичких аката група којима је терор основни политички циљ. Тада се стварају језгра данашњих терористичких организација.

Тероризам групе, која је део ширег политичког или национално-ослободилачког покрета, део је њихове шире активности. У њима постоји подела на оне који воде политику и на оне који воде борбу. Њихове акције су усмерене према идентификованом непријатељу са јасно испољеним мотивима. Непријатељ је по правилу нека страна власт или власт која је по гледању организације страна. Тако се ИРА бори против Енглеза, баскијска ЕТА против владе у Мадриду, ФЛНЦ против француске власти, латиноамерички покрет против власти међународног капитала. Ослободилачки покрети се боре против свих оних снага које пружају отпор за самоопредељење народа.

Црвене бригаде после пораза који су претрпеле у времену од 1972. до 1974. године, када је „историјско језгро покрета“, похапшено или изгинуло у сукобима са полицијом, увиделе су да револуција о којој сањају ни у ком случају неће моћи да изведу саме, па је изграђена нова стратегија чији је највиталнији циљ уједињење свих снага оружаног и аутономног отпора расутих на стотине и хиљаде фронта. Ради проширења покрета отпора и аутономије, што је предузело, будућег „Грађевинског рата за комунизам“ – бригаде себи постављају задатак: 1) да развију организацију гериле; да усаде у класни покрет свест о историјској потреби за оружаном борбом; да прекину компаративне везе између владајуће класе и радничких организација; да онемогуће и ликвидирају владу<sup>107</sup>.

У периоду Хладног рата Црвене бригаде су отмицама, експропријацијама, ослобађањем из затвора, „народних судовима“, политичким убиствима, постале симбол рата са системом. Оне теже да изграде „оружани покрет јединствене и ригорозне политичке линије“, а да би се то постигло потребно је покренути талас оружаних побуна у школама, касарнама и затворима, убијати директоре, стражаре и судије, инфилтрирати се у масовне манифестације и усмеравати их у „правом правцу“<sup>108</sup>.

Црвене бригаде себе сматрају стратешким језгром таквог окупљања. Али, процес окупљања иде доста споро мада остале оружане групе прихватају организациони и политички модел Црвених бригада. У неколико случајева је остварено и акционо јединство са групом NAP (Nuclei armati proletari) Језгра наоружаног пролетаријата, једновременим нападом на Карабињерске станице у више градова Италије.

Фракција Црвене армије у СР Немачкој-почиње своје деловање 1970. године а већ следеће године терористи организују серију експлозија у касарнама америчке војске стациониране у Немачкој, у полицијским станицама и у просторијама издавачке куће „Springer“. Након тога долази до успешно организоване акције немачке полиције и хапшења најугицајнијих личности фракције Црвене армије па је тако разбијено језгро што је за краће време зауставило њихову активност. Оне касније настављају активност уз измењену

---

<sup>107</sup> Документ Црвених бригада опширно цитиран у предговору књиге Aleksandra Silja, *Mai Piu senza fucile*, 12. и 13.

<sup>108</sup> Ibid. 14.



тактику и предмете напада. Фракција Црвене армије примењује „селективни политички терор“ а код избора циљева полазе од критеријума политике, односно „класне“ кривице. Предмет њиховог напада су личности, које представљају одређену идеолошку, политичку и друштвену позицију.

Програм Фракције Црвене армије према текстовима Урлихе Мајнхоф даје значај градској герли, која може да спречи долазак „новог фашизма организованог на међународном нивоу“, јер нови фашизам у Западној Европи располаже једним привилегованим инструментом, социјалдемократијом која се ослања на огромни потенцијал немачког империјализма, који је и сам потчињен хегемонији америчког капитала<sup>109</sup>.

Јапанска Црвена армија такође је основана у доба Хладног рата, седамдесетих година. Она је светски публицитет обезбедила терористичком акцијом крајем марта 1970. године. Осам припадника Црвене армије отели су авион који саобраћа на унутрашњој линији Токио-Фукуока и присилили посаду да га усмери према Пјонгјангу, главном граду ДНР Кореје. Али, то је био и повод да Јапанска полиција поведе акцију против „Црвених бригада“ па је ухапсила око 200 припадника организације и већину њених вођа. Они који су избегли хапшење успели су да побегну из Јапана и наравно уточиште су нашли на Блиском истоку<sup>110</sup>.

Касније предузете акције имале су за циљ да се ослободе терористи које су ухапсиле јапанске власти. Јапанске власти су у више наврата прихватиле размену и за ослобађање отетих лица пустили из затвора неколико група терориста. Тако су септембра 1977. године као замену за ослобађање 156 путника из отетог авиона са линије Токио – Париз ослободиле су девет затворених припадника „Црвене армије“ и исплатили им 6 милиона долара.

За разлику од европских терористичких акција јапанску Црвену армију карактерише фанатизам са особинама самураја и камиказа. То се најјасније испољило у акцији тројице

---

<sup>109</sup> Париски дневник „Liberasion“ од 14.10.1977.

<sup>110</sup> S. Nasim, *Notes on Revolutionary students in Japan, The new revolucionares, a Handbook of tre International Radical Left*, Apolo, New Work, 1979., 65.

„Црвених војника“ који су извели 30.05.1972. године на аеродрому Lod у Израелу. Те вечери тројица терориста допутовали су авионом „Air Fransa“ на аеродром Lod у Израелу и мирно сачекали пртљак па из једног великог кофера извадили три машинке и отворили ватру на присутне путнике. Терористи су жртвовали себе, свесни да из те акције не могу да се живи извуку па да би што скупље продали своју кожу пуцали су на све живо у њиховој околини. Биланс масакра био је 27 жртава и 70 рањених. Двојица терориста су погинула а један од њих (Окамото) је ухваћен жив. Проговорио је пред органима израелске власти тек онда када су му обећали да ће му омогућити да изврши самоубиство. Окамото је осуђен на доживотну робију а дато обећање није испуњено<sup>111</sup>.

### 3.2.2. Узроци и последице тероризма у периоду Хладног рата

Субјективно схватање друштвене реалности одређено је материјалним и друштвеним положајем човека. Оно има утицаја на његово политичко понашање а условљава и његов однос према терористичкој активности на шта има утицаја и културно и историјско наслеђе и вера у политичке промене.

Трагање за узроцима тероризма је присутно од саме његове појаве, јер тероризам се може објаснити само ако се открију његови узроци. Нажалост није се далеко отишло у његовом расветљавању. Један број аутора и истраживача узроке тероризма види у послератном економском развоју међународне заједнице. По њима одређени облици политичког протеста са елементима тероризма детерминисани су неравномерним развојем друштвено-економских и политичких услова живота у међународној заједници<sup>112</sup>. Други

---

<sup>111</sup> „Le Monde“, издање од 30.09.1977.

<sup>112</sup> J.M.G. Dannon, *Problems in the Concepts and Definitions of Aggression, Violence and Some Related Terms*, Polemologisch Institut, Rijksuniversiteit Groningen, 1980.; A. Newcombe, *Some Contributions of the Social Sciences to The Study of Violence*, International Social Science Journal, vol. 30, 1978., No 4.

узроке тероризма виде у борби велесила за политички престиж<sup>113</sup>, а трећи, да је он последица колонијалне репресије<sup>114</sup>.

Резолуција UN 3034 истакла је као узроке тероризма беду, тешкоће и очајање који произилазе из неприхватљивих економских, политичких и социјалних услова. Беда је често последица политике усмерене на угњетавање одређене групе, лишавајући њене чланове најосновнијих људских права. Тешкоће и незадовољство изазвано бедом, рађају фрустрације и очајање које води тероризму. Анархични па и организовани тероризам дају мало резултата осим наде са ће се мобилисати средства информисања ради скретања пажње човечанства на случај неправде и угњетавања, који је до тада био често игнорисан у међународној заједници<sup>115</sup>.

Почетком 1979. године у Уједињеним нацијама у оквиру Ад Нос комитета за тероризам, једна радна група састављена претежно од представника трећег света истакла је као узроке међународног тероризма без претензије да су то једини узроци тероризма. Радна група истиче да се узроци тероризма налазе у жељи за доминацијом, експлоатацијом, хегемонијом, империјализмом, која резултира у посебним узроцима политичке и економско социјалне природе. Издвојене су две групе узрока. У прву улазе колонијализам, расизам, расна дискриминација, апартхејд, геноцид, агресија, страна окупација, мешање у унутрашње ствари других држава, масовни терор са жељом да се наметне доминација, који изазива иселјавање становништва, фашизам, неофашизам и политика експанзионизма и хегемонија. У другу групу улазе неправедан међународни економски поредак услед експлоатације природних ресурса земаља такозваног Трећег света, њихово систематско уништавање, подстицање политичке, друштвене и економске неправде, масовне повреде људских права, искоришћавање сиромаштва, глади и беде<sup>116</sup>.

---

<sup>113</sup> F.F. Piven i R.A.Cloward, *Poor People's Movements: Why They Succeed, How They Fail*, Pantheon Books, New York, 1977., 20. Piven i Cloward сматрају да „људи доживљавају угњетавање и ускраћеност живљења у одређеним условима и та животна искуства условљавају и облик у коме се испољава њихово незадовољство и мете против којих се тако обликовано незадовољство усмерава“.

<sup>114</sup> Види: I.P. Blischenko, *International Violence as a Special Problem of the Fight Against Crim*, International Review of Criminal Policy, 1976., No 2.

<sup>115</sup> A/AC. 160/L. 8, p. 4-5.

<sup>116</sup> L. Maksudov, *The True Organizers of „International Terrorism“*, International Affairs, Moscow, 1981., No 11.

Процес деколонизације и еманципације који се одвијао уз подршку Уједињених нација<sup>117</sup>, није отклонио противуречности у економском развоју међународне заједнице. Национално ослобађање и јачање процеса еманципације праћен је сталним потискивањем снага стране окупације, колонијализма, хегемонизма и империјализма. Међутим, тиме нису отклоњене противуречности у економском развоју. Напротив оне се заоштравају. Јављају се нови облици неоколонијализма који су везани за деловање мултинационалних компанија на територијама трећег света. Мултинационалне компаније су толико економски ојачале да директно утичу не само на економска већ и на политичка питања. Не ретко оне се осмеле да разбијају владајући режим земље који им не одговара а дешава се и да га смене (Чиле, Ирак, Хондорас, Либија, Пакистан,...)<sup>118</sup>. Тај поступак се спроводи у две етапе. Најпре се економски ослаби земља и политички исцрпе режим а затим долази до примене војнополитичког притиска па и директног насиља. Истовремено долази до спреге интереса страног капитала и интереса владајућих снага земље у економској и политичкој кризи. Путем средстава принуде ове снаге спроводе интересе страног капитала доводећи и свој народ у стање беде и очаја и политичке обесправљености што изазива отпор народа који се обликује у виду појединачне или организоване терористичке активности.

Стварање војних блокова након II светског рата даје печат међународних односа у свим сферама живота. Односи између водећих сила источног –СССР и западног блока САД који су у сталном кретању (од мирољубивих до заоштрених и непријатељских) директно се одражавају на укупне односе у међународној заједници. Тежећи престижу долази до сталне трке у наоружању која се правда потребом очувања мира.

У условима Хладног рата када се осећала тенденција учвршћивања унутрашње блоковске повезаности и стварања наднационалних организација са централизованим управним механизмом и легализовањем права на интервенцију у оквиру блока као и сузбијања свих промена које не одговарају блоковским интересима, блокови су водили хегемонистичку и империјалистичку политику према свим земљама које се налазе у саставу блока са тежњом да свој утицај и деловање прошире и на треће земље, најчешће на

---

<sup>117</sup> Резолуција Генералне скупштине 15 (4/XV) од 14.12.1976., под називом „Декларација о давању независности колонијалним земљама и народима“.

<sup>118</sup> З. Видаковић, *Стари и нови фашизам*, Београд, 1976., 248.

новоослобођене и независне земље. У том циљу совјетски лидер Леонид Брежњев прокламовао је доктрину ограниченог суверенитета социјалистичких држава из чега је проистицало и право интервенције у случају угрожавања социјалистичких система у другим државама (Совјетска интервенција у револуционарном периоду 68 у Чехословачкој и Мађарској).<sup>119</sup> За остварење тих циљева нису се устезали да употребе војну силу индиректно (Никарагва) па и директно (Совјетска интервенција у Авганистану па затим и Америчка, САД у Доминиканској Републици). Таква тенденција се чак интензивирала након окончања Хладног рата и стварања униполарног света са расформирањем Варшавског војног и политичког савеза јер снаге које пружају отпор немају подршку супарничког блока. Наметање силом режима, који су неспособни за самостални опстанак јер немају подршку већине, те услед тога свој опстанак базирају на владавини терора над грађанима, представља директни узрок реакције у виду оружаних побуна и организованих и појединачних терористичких акција.

Насиље које произилази из терористичког акта није само себи циљ нити му је циљ уништење објекта на који се примењује. Непосредно жртве терористичког акта су цивили-грађани. Између жртве и извршиоца терористичког акта по правилу не постоји никаква веза. С обзиром на то појавила су се два гледишта о виктимологији тероризма.

- Прво, да је за тероризам карактеристично непостојање било каквог обрасца виктимизације, да се место напада одређује насумице.
- Друго гледиште сматра да се жртва напада одабира према стратегијском опредељењу тероризма.

Само на први поглед изгледа да је терористички акт насумице управљен према неодређеним невиним особама. Избор може бити последица разнородности терористичке тактике. Међутим, стратегија тероризма не трпи случајности ни у чему па ни у погледу избора жртве. Она се заснива на чврстој шеми симболичног и репрезентативног избора жртава<sup>120</sup>. Тероризам бира жртве напада које симболизују општи објект напада, ако је објект напада државни систем тада се за жртве узимају представници власти.

---

<sup>119</sup> М. Шкулић, *Међународно кривично право - Зачеци кривичног права*, 2022., *op.cit.* 277.

<sup>120</sup> Paust, J.J.-A Survey of Possible Legal Responses to International Terrorism, *Georgia Journal of International and Comparative Law*, vol.5, 1975., 431.

Неизвесност у погледу круга и редоследа потенцијалних жртава има тај значај што поштрава снагу застрашивања унутар оног круга људи који се могу препознати као непосредне жртве. Символичка виктимизација као одредница тероризма потврђује да социјалне импликације тероризма далеко премашују деструктивне учинке тероризма-људске и материјалне последице које проузрокује. То изражава максиму да је циљ тероризма да утиче на људе, а не да их убија.<sup>121</sup> Тероризам је делотворнији што је више селективнији у одабирању жртава као представника одређених друштвених трупa. Horowitz тероризам одређује као селективно коришћење потлачивања и застрашивања да би се пореметило нормално функционисање друштвеног система<sup>122</sup>. Њега дефинишу и као претњу насиљем с намером стварања панике, нереда и страха унутар одређеног друштва<sup>123</sup>, а у крајњој линији такво размишљање може се свести и на тврдњу да је циљ тероризма „манипулисање страхом као оружјем политичке борбе“<sup>124</sup>.

Деструктивне последице које се манифестују у људским жртвама и уништењу материјалних добара су узгредни ефекти у односу на пажњу коју изазива терористички акт. Терористичким актом се провоцира реакција и укључење средстава информисања, јер је то онај фактор који има одлучујући учинак на укупну успешност тероризма. Терористи нагоне државу да покаже своје право лице и да се посебно ангажује на методе одржавања државне безбедности. Brian Crozier је писао, да „успешност тероризма вероватно зависи много мање од стварних злочина који се почине, а далеко више од растућих трошкова одржавања сигурности које тероризам намеће органима власти“<sup>125</sup>.

Ширење политичке поруке је најзначајније што се жели постићи терористичким актом. То се постиже ако је терористички акт изабрао такав објекат напада који ће привући пажњу средства информисања. Киднаповање популарних и политички значајних личности и услови и политичке уцене за њихово ослобађање су сензационалистички садржај за

---

<sup>121</sup> Prema članku Katarine Tomaševski: *Terorizam danas-suzbijanje posledice i zanemarivanje uzroka-gledišta*, br. 11-12/1981, 12-13.

<sup>122</sup> I.L.-Horowitz, *Transnational Terrorism*, Civil Liberties and Social Science, 124; U knjizi Y. Alehandar i S.M. Finger, *Terrorism: Interdisciplinary Perspectives*, Kc Graw and Hill, New York, 1977., 289-290.

<sup>123</sup> Inter-American Juridical Kommittees, *Statement of Reasons for the oft Convention on Terrorism and Kidnapping*, OAS, Doc. CP (doc.54/70 rev.1, 04.11.1970.)

<sup>124</sup> D.W. Stiles, *Sovereignty and the New Violence*, Air University Review, vol. 27, 1976., No 5, 263.

<sup>125</sup> B. Crozier, *The Rebels, A study of Post-War Insurrections*, Beacon Press, Boston, 1960.,191

средства информисања. Давање широког публицитета таквом догађају остварује се најбитнија тежња терористичке групе-публицитет њихове акције а често је више од тога, јер слови за ослобађање талаца везани су за објављивање политичког програма организације. Тако у случају киднаповања амбасадора СР Немачке у Бразилу 11.06.1970. године терористи су као услов ослобађања поставили, поред пуштања на слободу 40 политичких осуђеника, публикавање манифеста о циљевима борбе Народне револуционарне авангарде и Алијансе народног ослобођења<sup>126</sup>.

### 3.2.3. Покушаји дефинисања међународног тероризма у периоду Хладног рата

Први покушај међународно правног регулисања тероризма јесте доношење Конвенције о спречавању и сузбијању тероризма од 16.11.1937. године у оквиру лиге народа. Без обзира што није ступила на снагу због недовољног броја потписа (њу су потписале 24 државе а само једна је ратификовала) она има трајне вредности<sup>127</sup>. Конвенција под актом међународног тероризма подразумева „кривично дело уперено против државе и усмерено и срачунато на стварању страха у свести појединаца, групе људи или грађанства“. У њој се даље прописују као кажњива следећа дела:

- 1) све радње уперене против „живота, телесне неповредивости, здравља или слободе шефа државе, лица која врше дужност шефа државе и њихових наследника“, чланова њихове пратње и лица која су носиоци неке јавне функције, уколико су нападнута као функционери,
- 2) рушење или оштећење „јавних добара или добара намењених јавној употреби, која припадају некој другој држави,
- 3) излагање погибији људи, стварање опште опасности,
- 4) покушај повреда у наведеним случајевима и

---

<sup>126</sup> Политика од 14.06.1970.

<sup>127</sup> A. Sottile, *Le terrorism international*, *Annuaire Français de Droit International (RCADI)*, 1938., 95.

- 5) израда, набављање, снабдевање или чување оружја, муниције експлозива и других шkodљивих супстанци у циљу извршења било које од назначених радњи на територији неке стране државе.<sup>128</sup>

Уједно је предвиђено да се уведе надзор над производњом и продајом ватреног оружја и муниције уз обавезу произвођача да сваки примерак означене одговарајућим бројем и наравно да води евиденцију продаје.

Значајан међународни акт који је усмерен на сузбијање терористичких аката јесте Европска конвенција о кажњавању терориста. Она утврђује тешка дела напада на живот, телесни интегритет или слободу међународно заштићених лица, укључујући дипломатске представнике и дела извршена употребом бомби, граната, ракета, аутоматског оружја или експлозивних писама или пакета, као кажњиве радње, уколико њихова употреба представља опасност за људе.<sup>129</sup>

Питање дефинисања тероризма покренуто је на 27. заседању Генералне скупштине Уједињених нација 1972. године<sup>130</sup>, али усвојена Резолуција генералне скупштине бр. 3034<sup>131</sup> не садржи дефиницију међународног тероризма. Она се само задржава на његову осуду уз позив државама да се активно укључе у изналагање мера у националним оквирима за брзо и потпуно искорењење овог проблема. Формиран је и Специјални комитет за међународни тероризам коме је достављен материјал Генералне скупштине и постављен задатак да утврди:

- а) дефиницију међународног тероризма,
- б) узроке међународног тероризма и
- в) мере за његово сузбијање.

---

<sup>128</sup>United Nations - Treaty Series, UN, doc.A/418, Anex I, преузето 05.08.2022. <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201833/volume-1833-a-31363-english.pdf>

<sup>129</sup> Југословенска ревија за међународно право, бр. 3/1977, стр. 433-435; Seric des traites uropeens, No 90

<sup>130</sup> Yearbook, 1972., UN, vol. 26, 639.

<sup>131</sup> *Report of the hoc Comitee of International terrorism*, No 28/A/9028, 1-2; Official Record of the General Assembly, Twenty-seventh Session, Annexes, agenda 92, document A/8969, преузето 06.08.2022. <https://research.un.org/en/docs/ga/quick/regular/27>



Специјалном комитету стигло је више предлога. Запажен је предлог који је поднела група несврстаних земаља међу којима је била и Југослвија као једна од покретача овог покрета. У њему се под међународним терористичким актима сматрају:

- 1) акти насиља и други акти репресије којима прибегавају колонијални, расистички и други страни режими против народа који се бори за слободу, за своје легитимно право на самоопредељење, независност и за друга права човека и основне слободе,
- 2) околност што једна држава толерише или помаже остатке организација фашистичких или најамничких група чија је терористичка активност уперена против других суверених земаља,
- 3) акти насиља које чине појединци или групе, а који доводе у опасност или уништавају невинне људске животе или угрожавају основне слободе. Ова одредба не треба да се односи на неотуђиво право на самоопредељење и независност свих народа под колонијалним и расистичким режимима и другим облицима стране документације нити на легитимност њихове борбе, посебно на борбу покрета за национално ослобођење а у складу са принципима и циљевима Повеље и Резолуције Уједињених Нација,
- 4) акти насиља које врше појединци или групе у циљу личне користи, чији се ефекат не ограничава само на једну државу.

### **3.3. Жртве тероризма**

#### **3.3.1 Угрожавање дипломатских и других особа са дипломатским имунитетом**

Обавеза државе да заштити делегиране представнике других држава је резултат створене праксе у односима међу државама<sup>132</sup>. Њено правно регулисање по први пут је извршено 1895. године Резолуцијом Института за међународно право. Чланом трећим Резолуције ставља се у обавезу владе државе која прима стране представнике да строго кажњава своје држављане уколико би учинили неки прекршај, повреду или акт насиља према страним представницима.<sup>133</sup> Таква обавеза прописана је и у чл. 20 Пројекта о дипломатским представницима из 1925. године Америчког института за међународно право.<sup>134</sup>

Заштита представника држава акредитованих у другу земљу регулисана је Бечком конвенцијом о дипломатским односима (чл. 29), Бечком конвенцијом о конзуларним односима (чл. 40) и Конвенцијом о страним мисијама. Овим међународним актима даје се имунитет, посебна заштита и привилегије шефовима држава, министрима иностраних послова, председницима влада, високим партијским функционерима, функционерима међународних организација уколико им је то потребно за обављање међународних функција, затим дипломатским представницима као и дипломатским мисијама код држава и међународних организација. Личност носиоца дипломатског статуса је неприкосновена. Она не може бити подвргнута никаквој врсти хапшења или притварања. Држава код које је акредитована таква особа, дужна је да је третира са пуним поштовањем и предузима све разумне мере да би спречила наносење увреда њихове личности, повреда њихове слободе и заштите достојанства<sup>135</sup>. Из тога произилазе три основна правила на заштиту:

- 1) право на физичку заштиту;
- 2) право на заштиту од хапшења
- 3) право на заштиту достојанства.

---

<sup>132</sup> Види: J. Benezet, *Etude sur les immunités diplomatiques*, Toulouse, 1901., 23; Ph. Cahier, *Le droit diplomatique contemporain*, Geneve, 1964., 231; G. H. Stuart, *Le droit et la pratique diplomatique et consulaire*, RCADI, Vol. 31, 1954., 304; M. Gulliano, *Les relations et immunités diplomatiques*, RCADI, 1960, II, Vol. 100, 185.

<sup>133</sup> Види: S. J. Brown, *Declaration of the Rights and Duties of Nations*, American Institute of International Law, Washington, D. C., 1916.

<sup>134</sup> E. C. Stowell, *Projects of the American Institute of International Law on Treaties, Diplomatic Agents, and Consuls*, *The American Journal of International Law*, Vol. 21, No. 2, Published By: Cambridge University Press, 1927, 313-316.

<sup>135</sup> Бечка конвенција о дипломатским односима, чл. 29.

Међутим, међународна пракса није била у складу са регулативима Бечке конвенције о дипломатским односима, Бечке конвенције о конзуларним односима и Конвенције о специјалним мисијама. Чести су примери насртаја на међународно заштићена лица. У периоду Хладног рата до почетка 1985, у свету је извршено 2.279 терористичких напада на дипломате у 119 различитих држава<sup>136</sup>. Терористички насртаји који су били на Југословенске акредитоване мисије и дипломатска представништва су најчешће дело југословенске политичке емиграције:

У 1962. години фебруара месеца покушано је подметање експлозива у зграду Генералног конзулата Југославије у Минхену а јула месеца извршен је напад на југословенски конзулат у Кливленду, док је септембра месеца исте године убијен народни херој Момчило Поповић службеник дипломатског представништва Југославије у Бад Гасбергу, СР Немачка.

У 1963. години фебруара месеца у згради Југословенске амбасаде у Бриселу експлодирала је бомба а исте године у југословенском конзулату у Чикагу усташе су убациле запаљиву бомбу.

У 1964. години јануара месеца постављен је испред главног улаза у Амбасаду у Стокхолму запаљиви материјал.

У 1965. години јуна месеца у Минхену извршен је атентат на генералног конзула Андрију Клерића. Следеће године августа месеца убијен је генерални конзул Југославије у Минхену Сава Миловановић.

У исто време дана 29.01.1967. године у зградама југословенских амбасада у Вашингтону у Отави и у зградама генералних конзулата у Сан Франциску, Њујорку, Чикагу и Торонту дошло је до сличних експлозија. Новембра месеца исте године извршена је диверзија у Генералном конзулату Југославије у Мелбурну којом приликом је рањено једно лице.

---

<sup>136</sup> М. Milošević, *Ugrožavanje lica pod međunarodnom pravnom zaštitom*, Pravni Život, Kopaonik, 2008., 26.

У 1968. години априла месеца извршена је диверзија на зграду амбасаде СФРЈ у Отави, а маја месеца експлодирала је бомба код гараже југословенског конзулата у Целовецу. Августа месеца те године у близини југословенског сталног представништва при ОУН у Њујорку експлодирала је мина и том приликом поразбијани су сви прозори на свих шест спратова зграде и на још неколико оближњих кућа. То је први случај напада на представништво једне земље у овој светској организацији.

У 1969. години јуна месеца испред југословенског конзулата у Сиднеју подметнута је бомба, а маја месеца исте године извршен је атентат на шефа југословенске војне мисије др Антуна Колендића којом приликом је рањен у главу и на два места у ногу а рањен је и Станко Глаб у длан десне шаке. Децембра месеца је експлодирала пластична бомба пред Амбасадом СФРЈ у Камбери-Аустралија.

У 1970. години фебруара месеца подметнут је експлозив испод Југословенског конзулата у Франкфурту, маја месеца експлодирала је мина пред резиденцијом југословенског амбасадора у Бриселу, августа месеца откривена је бомба испод Југословенске амбасаде у Бриселу а октобра месеца исте године пред зградом Југословенског конзулата у Мелбурну експлодирала је бомба, од које су на згради оштећени прозори и зидови а под зградом су створене рупе у пречнику вишем од 3 метара.

У 1971. години фебруара месеца група устаничких терориста упала је у југословенски конзулат у Гетеборгу, где је као таоце држала три службеника. Успешном акцијом полиције таоци су ослобођени а терористи ухапшени Марта месеца је бачена бомба у југословенски конзулат у Милану.

Априла 1971 у просторијама Југословенске амбасаде убијен је амбасадор Владимир Роловић и тешко рањена службеница амбасаде Мира Штејпихан. Убице чланови усташке емиграције Брајковић и Барешић ухапшени су и осуђени у Шведској. Убрзо након тога, три усташка терориста отела су авион скандинавске компаније „ДС-9“ и за ослобађање путника у отетом авиону тражили су пуштање из затвора Барешића и Брајковића. Шведска је

испунила услове а Барешић и Брајковић су након тога завршили у Шпанији која их је убрзо пустила на слободу.<sup>137</sup>

Новембра месеца 1971 чланови „Хрватске уједињене младежи“ извршили су терористички напад на Амбасаду Југославије у Буенос Аиресу и том приликом изазвали пожар.

Септембра месеца 1972. године извршен је покушај убиства југословенског конзула у Штутгарту Војислава Ђукића.

Године 1973. априла месеца нападнут је домар југословенског конзулата у Гетеборгу у тренутку када је излазио из поште где је подигао службену пошту за Конзулат.

У 1975. години марта месеца на југословенског вицеконзула у Лиону Младена Ђоковића извршен је атентат којом приликом је задобио тешке телесне повреде. Априла месеца извршен је напад на југословенског конзула у Њујорку Милана Булајића. Маја месеца извршен напад на зграду шефа југословенске мисије у УН у Њујорку а јуна месеца експлодирала је подметнута бомба испред југословенске мисије у Њујорку.

У 1976. години јануара месеца подметнута је мина у гаражи југословенског конзула у Штутгарту а у исто време експлодирала је подметнута мина испред југословенског конзулата у Дортмунду. Фебруара месеца убијен је југословенски конзул у Франкфурту Едвин Здове. Јуна месеца пред Југословенском амбасадом у Вашингтону експлодирала је подметнута бомба. Извршен је покушај атентата на југословенског вице-конзула у Диселдорфу Владимира Тотића. Усташки терористи грешком убијају амбасадора Уругваја Карлоса Абдулу, мислећи даје југословенски амбасадор.

У 1977. години јуна месеца тројица терориста извршили су упад у просторије сталне мисије СФРЈ при ОЈН у Њујорку и ранили домара. Августа месеца подметнут је пожар у

---

<sup>137</sup> <https://vidovdan.org/istorija/pola-veka-od-ubistva-ambasadora-rolovica-da-li-se-zarad-bratstva-i-jedinstva-mnogo-precutkivalo/> - претражено 11.07.2022.,

зграду Генералног конзулата у Сан Франциску. Децембра месеца испаљено је 26 метака у врата Конзулата СФРЈ у Лиону.

У 1978. години марта месеца подметнут је пожар у Генерални конзулат СФРЈ у Сан Франциску а децембра месеца подметнут је пожар у просторије Конзулата СФРЈ у Фрајбургу.

У 1981. години маја месеца на терасу зграде амбасаде СФРЈ у Тирани бачене су бомбе. Од снажне експлозије разорен је плафон на два места и полупано стакло на прозорима. Јула месеца извршен је терористички напад на југословенску амбасаду у Белгији у коме су тешко рањени саветник амбасаде Благоје Анакоски и службеник амбасаде Фране Спидлер. Августа месеца у Бриселу убијен је службеник југословенске амбасаде Ђерић Стојан.

Ови подаци говоре да су дипломатски и конзуларни представници и објекти у којима су дипломатска представништва смештена врло често мета напада терористичких организација. Напади на представнике Југославије нису били изузетак. Општа карактеристика стања у међународној заједници је повећање терористичког насиља према дипломатским и конзуларним представницима и објектима њиховог смештаја. Убиства, отмице, уцене, нарушавања дипломатског имунитета имали су за последицу погоршање нормалних дипломатских односа и представљали су озбиљну претњу међународном миру и безбедности. То је разлог што је Генерална скупштина на свом 22. заседању усвојила Резолуцију бр. 2328 од 18.12.1967. године којом се од држава Бечке конвенције о дипломатским односима тражи да предузму све мере за заштиту дипломатских мисија и омогућавање дипломатским представницима да нормално извршавају своје задатке. Разлог доношења ове Резолуције су учестали терористички насртаји на особе које уживају међународну заштиту а непосредни повод спор између Гвинеје и Обале Слоноваче чији су органи принудили Гвинејски авион да се спусти а затим ухватили делегацију која се враћала са ванредног заседања Генералне скупштине<sup>138</sup>.

---

<sup>138</sup> Г. Капетановић, *Међународни тероризам и Уједињене нације*, Анали Правног факултета у Београду, 1-2, 1980, 47.

Генерална скупштина UN је на 26. заседању одлучила да се приступи изради посебног међународног документа којим би се регулисало спречавање и кажњавање злочина извршених против међународно заштићених лица. Израда текста резолуције поверена је Комисији за међународно право. С обзиром да се ради о једном облику међународног тероризма Комисија је у великој мери користила раније употребљене формулације о тероризму у Хашкој и Монреалској конвенцији.

Након две године на 28. заседању (1973.) Генерална скупштина је консензусом усвојила Међународну конвенцију о спречавању и кажњавању злочина против међународно заштићених лица, укључујући дипломатске агенте. То је по први пут да се у Уједињеним нацијама донесе један међународни инструмент којим се регулише овај облик међународног тероризма. Доношење ове Конвенције је резултат схватања потребе за додатном заштитом која се налази под посебном међународном заштитом.<sup>139</sup> Њоме се штите шефови држава или влада и министри иностраних послова када се налазе у страниј држави, затим представници или службеници држава и међувладиних организација који су и пре уживали специјалну заштиту по међународном праву као и чланови њихових породица.<sup>140</sup>

Ново у заштити је то да се по праву сваке државе потписнице злочином има сматрати убиство, отмица и други напади на личност или слободу тих лица, на службене просторије, стан или средства транспорта, као и сама претња, покушај или учешће у нападима на заштићена лица и објекте.<sup>141</sup>

Држава пријема је дужна да предузме све одговарајуће мере заштите дипломатских представника зависно од унутрашње политичке емиграције и међународне емиграције. Заштиту пружају државни органи безбедности мерама које се најчешће свде на физичко обезбеђење зграде мисије и резиденције а по потреби и физичко обезбеђење дипломатског

---

<sup>139</sup> Више о томе: J. Craig Baker, *The Protection of Diplomatic Personnel*, England, Ashgate, 2006.

<sup>140</sup> Конвенција о спречавању и кажњавању злочина против лица под међународном заштитом, укључујући дипломатске агенте (Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents) потписана је 14.12.1973., приступљено 12.01.2023. године <http://www.un.org/en/terrorism/>; <http://www.un.org/en/terrorism>

<sup>141</sup> B. J. Craig, *The Protection of Diplomatic Personnel*, 2006., op.cit. 53-56.

представника<sup>142</sup>. Зграде дипломатских мисија су неповредиве па органи државе домаћина дужне су да онемогуће сваки нежељени улаз у зграду. У те просторије ни државни органи земље домаћина не смеју ући без дозволе шефа мисије. Дакле, просторије дипломатске мисије су заштићене од повреде како индивидуалних лица тако и државних органа земље пријема. Без обзира ко изврши повреду овог права дипломатске мисије држава пријема ће бити одговорна. Она је дужна да накнади штету која настане у случају повреде просторија ако је до тога дошло због изостанка одговарајуће заштите. Уобичајено је у односима међу државама да поред накнаде штете земља домаћин самоиницијативно пружи сатисфакцију оштећеној страни у виду извињења, поздрава застави или на други прикладан начин.<sup>143</sup>

У Конвенцији о спречавању и кажњавању злочина против међународно заштићених лица, укључујући дипломатске агенте прихваћено је правило „aut dedere, aut judicare“. У њој су прописане и обавезе о сарадњи држава у спречавању тих злочина, о размени информација и пружању правне помоћи.<sup>144</sup> Такође, имајући у виду веома заступљено правило да се учиниоци политичких дела не изручују, и да је отмица ваздухоплова дело које је у најчешће политички мотивисано, постоји опасност да страна држава одбије екстрадицију и да се на тај начин анулирају сви напори међународне заједнице да се спроведе универзално кажњавање за ову врсту међународних кривичних дела. Да би спречиле такав развој догађаја државе су развиле посебан механизам, познат као тзв. „Атентаторска клаузула“ или како је позната под другим називом „Белгијска клаузула“ којом се одређена дела проглашавају за неполитичка како би се избегла одредба у међународним конвенцијама о екстрадицији у којима постоји ексцепција изручивања за политичка кривична дела.<sup>145</sup>

---

<sup>142</sup> Закон о вршењу унутрашњих послова из надлежности савезних органа управе (чл. 1 ст. 3) заштита дипломатских и конзуларних мисија код нас је поверена Савезном секретаријату за унутрашње послове.

<sup>143</sup> В. Ј. Craig, *The Protection of Diplomatic Personnel*, England, Ashgate, 2006., 147., 53-56.

<sup>144</sup> Конвенција о спречавању и кажњавању злочина против лица под међународном заштитом, укључујући дипломатске агенте (Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents) потписана је 14. децембра 1973., приступљено 12.01.2023. године <http://www.un.org/en/terrorism/>; <http://www.un.org/en/terrorism>

<sup>145</sup> В. Krivokapić, *Međunarodno javno pravo*, Beograd, 2017., op. cit. 651.



### 3.3.2. Узимање талаца

Овај вид тероризма је врло распрострањен. Узимање талаца може бити самостални терористички акт или у саставу шире терористичке активности. Њим се настоји да се изнуди ослобођење припадника терористичке групе који су због претходне терористичке активности лишени слободе, да се уценом принуди државна власт на одређено понашање, на признање одређеног чињеничног стања или изнуди објављивање политичког прогласа као и да се уценом обезбеде новчана средства за делатност терористичких група, за набавку оружја и експлозива и слично. Жртве овог терористичког акта су угледе личности у јавном и политичком животу, дипломате, имућни грађани или чланови њихових породица. Отмица се врши уз примену насиља блажег облика с тим што опасност по живот и телесни интегритет отетих личности је крајње висока. Отето лице је препуштено вољи и ћудима терористе, положај отетог и крајњи исход отмице у зависности је од испуњења захтева терористе и погоршава се ако се власти са више одлучности супротставе отмичарима и ако предузму мере за њихово откривање а посебно ако одбаце њихови захтеви<sup>146</sup>.

Узимање талаца иако је самосталан облик тероризма он је и врло често саставни део отмице ваздухоплова или њен непосредан циљ или узгредна последица.

Последица отмице манифестује се у виду ширења страха, несигурности и немира и неповерења у државну власт да може успешно штитити своје грађане и одржавати ред и безбедност. С друге стране може доћи до ограничења права грађана у земљи завођењем полицијског часа и друго. Ако је извршена отмица међународно заштићених особа то се може штетно одразити и на односе међу државама.

Учесталост ових терористичких аката и опасност, када се не предузимају одговарајуће мере, нестабилност међународних односа разлог је што се тим питањем почела бавити ОУН. Предлог за упис у дневни ред 31. заседања Генералне скупштине дао

---

<sup>146</sup> В. Васиљевић, *Кривичноправна заштита од тероризма*, Архив за правне и друштвене науке, Београд, бр. 1-2/1980., 104.

је министар иностраних послова СР Немачке Ханс Дитрих Геншер који је уједно дао и нацрт резолуције. Предлог је Генерална скупштина прихватила па је за разматрање питања задужила Правни (VI) Комитет. Формиран је и ad hoc комитет за израду конвенције.

У поступку изјашњавања о потреби израде конвенције дата је пуна начелна сагласност, али никаквих изјашњења није било у погледу њеног садржаја и конципирања конкретних питања. Несврстане земље су подржале ову акцију што је разумљиво, јер без међународне сарадње тешко је успешно се борити против једног од најтежих облика терористичких активности. Оне су само испољиле бојазан да акције ослободилачких покрета не буду третиране као терористички акти и указале на нужност да се направи јасна разлика између борбе ослободилачких покрета и терористичке активности, коју свакако треба санкционисати, али санкционисати и идентично понашање држава које крше територијални интегритет и суверенитет.

Ово питање је поново постало спорно у ad hoc комитету јер није било сагласности ни по питању заштите клаузуле за ослободилачке покрете, клаузуле о неповредивости територијалног интегритета и политичке независности земље, територијалног азила и клаузуле о забрани екстрадиције у појединим случајевима. Несврстане земље нису одустале од свог гледишта у вези са заштитном клаузулом за ослободилачке покрете, међутим дошло је до приближавања гледишта па је нађено једно задовољавајуће решење да се Конвенција о узимању талаца неће применити све док Женевске конвенције од 1949. године или додатни протоколи овим Конвенцијама примењују на посебне случајеве узимање талаца и све док се државе чланице ове конвенције обавезују да на основу тих Конвенција казне или изруче лице које почини акт узимања талаца. При томе најзначајније је то да се „ова Конвенција“ неће примењивати на узимање талаца за време оружаних сукоба као што је то дефинисано у Женевским конвенцијама од 1949. године и додатним протоколима укључујући оружане сукобе поменуте у чл. 1 пар. 4 додатног Протокола 1. од 1977. године, у којима се народи боре против колонијалне доминације и стране окупације и против расистичких режима користећи своје право на сасмоопредељење како је то записано у Повељи Уједињених нација и Декларацији о пријатељским односима а у сагласности са Повељом Уједињених нација.

Случај „Ентебе-а“ је од посебне важности за ову студију обзиром да је овај терористички акт извршен отимањем ваздухоплова. Исти је актуелизирао питање неповредивости и политичке независности држава. И о том питању је постигнута сагласност усвајањем формулације: „Ништа у овој Конвенцији не може бити протумачено као оправдање за повреду територијалног интегритета или политичке независности држава у супротности са Повељом Уједињених нација“<sup>147</sup>. То је тзв. „Ентебе клаузула“. Њоме је реafirмисан један од основних принципа из Повеље Уједињених нација неповредивост територијалног интегритета државе.

Делегација Југославије је поднела амандман који се односи на предузимање превентивних мера. Он је усвојен у формулацији (чл. 4 Конвенције): „државе уговорнице ће бити обавезане да предузму ефективне мере како би забраниле на њиховим територијама незакониту активност појединаца, група и организација које организују, подстичу, охрабрују или се ангажују на актима узимања талаца“. Било је покушаја групе Западних земаља да оспоре овај амандман тврдећи да је у супротности са њиховим уставним системима и демократијом. Међутим, после образложења представника СФРЈ да је завера за извршење кривичног дела такође кривично дело у свим правним системима те да се не може прихватити таква демократија којом се даје право организацијама, групама и појединцима да припремају или извршавају кривична дела. Овај амандман је једногласно прихваћен<sup>148</sup>.

Конвенција против узимања талаца усвојена је на Првом комитету генералне скупштине 07.12.1979. године. Она представља нови инструмент међународне заједнице у борби против узимања талаца и међународног тероризма уопште. У Конвенцији је дата дефиниција појма узимања талаца: „лице које отме или задржава у притвору неко друго лице да би присилило трећу страну, поименце државу, међународну организацију, правно или физичко лице, или групу лица, да учине неки акт или да се уздрже од чињења неког

---

<sup>147</sup> *International Convention Against the Taking of Hostages*, United Nations General Assembly- VOL-2, Chapter XVIII, Penal Matters, New York, 17 December 1979., преузето 17.98.2022. [https://treaties.un.org/doc/Treaties/1979/12/19791218%2003-20%20PM/Ch\\_XVIII\\_5p.pdf](https://treaties.un.org/doc/Treaties/1979/12/19791218%2003-20%20PM/Ch_XVIII_5p.pdf)

<sup>148</sup> *Ibid.*, чл. 4.

акта као експлицитног или имплицитног услова за ослобођење талаца, чини прекршај узимања талаца у смислу ове Конвенције<sup>149</sup>. Покушај и саучесништво такође су кажњиви. Конвенција се не примењује уколико нема страног елемента у извршењу дела члан (13 Конвенције)<sup>150</sup>.

Решења која се односе на надлежност, обавезу суђења, кажњавања или изручења („extradite or prosecute“ - судити или изручити) сагласна су ранијим конвенцијама о посебним аспектима тероризма у Токијској конвенцији од 1963., Хашкој конвенцији од 1970., Монреалској конвенцији од 1971. и Њујоршкој конвенцији од 1973. о спречавању и кажњавању злочина против међународно заштићених лица, укључујући дипломатске агенте.

### **3.4. Отмице ваздухоплова као облик међународног кривичног дела тероризма и уопште о отмици ваздухоплова**

#### **3.4.1 Терминолошки проблеми и дефиниција отмице ваздухоплова**

Скора појава али и сложеност су основни разлог што још увек није изграђена јединствена терминологија отмице ваздухоплова. У нашој литератури проф. др Богдан Златарић и др Богољуб Филиповић употребљавају термин “отмица ваздухоплова”<sup>151</sup>. Тај

---

<sup>149</sup> Ibid. члан 1 ст. 2 Конвенције

<sup>150</sup> В. Krivokarić, *Međunarodno javno pravo*, Београд, 2017., op.cit. 866.

<sup>151</sup> В. Zlatarić, *Otmice aviona i drugi oblici ugrožavanja međunarodne civilne plovidbe*, Загреб, 1974., 46; Види: В. Filipović, *Pravni problemi u vezi sa otmicama vazduhoplova i ugrožavanja bezbednosti leta*; *Pravni život*, br. 3/1973.

термин је прихватио и Кривични законик СФРЈ<sup>152</sup> Др Богољуб Филиповић поред термина отмица ваздухоплова употребљава и термин “ваздушно пиратство”<sup>153</sup>.

За отмицу ваздухоплова у француској литератури је раширена употреба термина “ваздушно пиратство” (*la piraterie Aérienne*)<sup>154</sup>, мада између поморског и ваздушног гусарства у смислу Конвенције о отвореном мору нема никакве везе. Осим тога, у француској литератури употребљавају се и други термини: “*détournement d'aéronef*”<sup>155</sup>, затим “*déroutement d'aéronef*”<sup>156</sup>, “*maitrise illicite d'aéronef*” и “*capture illicite d'aéronef*”<sup>157</sup>. Слично француској и у италијанској литератури се употребљава термин идентичног значења “*pirateria aerea*”<sup>158</sup> затим у Немачкој “*luft pirateri*”<sup>159</sup> као и у шпанској “*pirateria aerea*”<sup>160</sup>. У англосаксонској литератури употребљава се термин “*air piracy*”, али и израз “*hijacking of aircraft*”<sup>161</sup> као и “*skyjacking*”<sup>162</sup>.

“*Capture illicite d'aéronefs*” (незаконита отмица ваздухоплова) употребљава се у Хашкој конвенцији о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова, Токијској конвенцији о кривичним делима у авионима, енглеском закону од 05.08.1971. године, као и у већем броју радова из ове области. Термин није довољно прецизан, јер синтагма “незаконита отмица” упућује на закључак према коме би постојала и отмица која је законита.

У америчком закону од 05.09.1961. године којим се допуњује савезни закон о авијацији из 1958. године кажњава се “ваздушна пиратерија”<sup>163</sup>. У кубанском закону од

---

<sup>152</sup> Krivični zakonik SFRJ (Sl. List SFRJ, br. 44/77), krivično delo iz čl. 240.

<sup>153</sup> B. Filipović, *Mesures a l'égard de la piraterie aérienne on Yougoslavie*, Nos 3-4, 1971/72., 464.

<sup>154</sup> Taj термин употребљавају: E. Du Pontavice, *La piraterie aérienne notion et effets*, RGAE, No 3/1969.; Valladao, *Piraterie arienne, nouveau delit international*, RGAE, No 3/1969; Ову терминологију сматрају оправданом: Sampaio de Lacerda, *Lapiraterie aérienne, ses saspect actuels et faturs*, REDA, 1970., 282; A. Meyer, *Un nouvequ probleme juridique: Lapiraterie aérienne*, RFDA, 1969., 261.

<sup>155</sup> Овај израз ушао је и у француско законодавство – čl. 462 Franc. Code penala.

<sup>156</sup> A. Pisani, *Les déroutements d'avions et la loi Italienne*, RDPC, Nos 3-4/1971-72.

<sup>157</sup> M. Pourcelet, *La capture illicite d'aéronefs*, RGAE, No 3/1969; Овај израз употребљен је и у аутентичном француском тексту Токијске и Хашке конвенције.

<sup>158</sup> C.D Sulla, *Pirateria aerea*, IDA, 1970, 1;

<sup>159</sup> A. Meyer, *Luftpiraterie als Rechtsproblem*, 1970. ZLW, No 2/1969, 77.

<sup>160</sup> Y. Mapelli Lopez, *Capture illicite d'aéronefs*, RIDA, No 3/1972, 262.

<sup>161</sup> Mc Whinney, *Hijacking of Aireraft- Provisional report*, 1970., RICTP, No 4/1971-72., Op.cit. 18-19.

<sup>162</sup> Види: D. G. Hubbard, *The skyjacker, His Flights of Fantasy*, New Jork, 1971.

<sup>163</sup> M. Sundberg, *Piracy: Air and Sea, The De Paul Law Review*, No 2/1970; Израз „air piracy“ за отмицу авиона употребљен је и у допуни америчког Federal Aviation Act од 1961.

16.09.1969. године, декрету Врховног совјета SSSR од 03.01.1973. године и закону Алжира од 25.07.1973. године употребљава се израз “скретање ваздухоплова”. Међутим, израз “скретање ваздухоплова” није одговарајући из најмање два разлога. Он најпре не задире у саму суштину овог деликта, јер може да значи и ненамерно одступање од предвиђене ваздушне линије; значајније је, међутим, то што има примера који спадају у отмицу ваздухоплова, а при томе нема скретања ваздухоплова а предвиђене ваздушне линије. То је у примеру отмице авиона белгијске компаније SABENAS 1972. године. Израз “пиратерија” упућује, пре свега на кривична дела пљачке или других незаконитих аката које врши посада или путници некога приватног ваздухоплова, као што је случај са Конвенцијом о отвореном мору из 1958. године.

С обзиром да отмице ваздухоплова немају много заједничког са таквим поступцима може се прихватити као адекватнији термин „отмица ваздухоплова“ (искључујући реч „незаконита“), јер тај појам највише одговара схватању отмице ваздухоплова које произилази из овде прихваћених ставова, управо да је то терористички акт који се врши на ваздухоплову тако што један или више учинилаца употребом силе или озбиљном претњом да ће употребити силу преузму контролу над ваздухопловом док се налази у лету, а ради остваривања одређеног политичког циља.

### **3.4.2. Дефиниција отмице ваздухоплова**

Хашка и Монреалска конвенција дају битне елементе који карактеришу радње којима се ремети и угрожава ваздушна пловидба. Тако Конвенција о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова одређује да отмицу ваздухоплова „врши свако лице које на у ваздухоплову у лету

1) незаконито и насилно или под претњом насиља заплени ваздухоплов или врши контролу над њим, или покуша да изврши један од ових аката, или

2) је саучесник неког лица које врши или покуша да изврши један такав акт<sup>164</sup>.

Конвенција о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства допуњује прву Конвенцију обухватајући шири преглед незаконитих аката уперених против безбедности ваздушног саобраћаја:

1) насиље уперено против лица на ваздухоплову у лету, ако би то довело у опасност безбедност ваздухоплова;

2) уништење ваздухоплова или проузроковање штете услед које он не може да лети, или која доводи у опасност његову безбедност у лету;

3) постављање или проузроковање „да се на ваздухоплову у лету на било који начин постави справа или супстанца која би могла уништити тај ваздухоплов или да проузрокује штету због које не би могао да лети, или проузрокује штету која би довела у опасност његову безбедност у лету“;

4) општењење или уништење уређаја за навигацију и ометање њиховог рада, уколико би се тиме довела у опасност безбедност ваздухоплова у лету;

5) давање обавештења за која се зна да су лажна, чиме се доводи у опасност безбедност ваздухоплова у лету.

У нашој литератури сусрећемо се са покушајем дефинисања отмице ваздухоплова. Тако се професор Златарић задржава на објашњењу појма отмице ваздухоплова<sup>165</sup>, па истиче „Ако једна или више особа силом или претњом силе наметне своју власт посади авиона и присиле је да се покорава њиховим жељама, нарочито у погледу правца лета, говори се о отмици авиона. Отмичар обично пријети ватреним или хладним оружјем, експлозивом или запаљивом материјом, а како је авион у лету, с обзиром на брзину и висину, врло осетљив, то онеспособљавање пилота, пожар, експозија, па и декомпресија услед пробијања зида метком, редовито доводе до катастрофе, то такав акт значи нарочиту опасност за животе људи у авиону с могућношћу угрожавања и људских живота на земљи услед евентуалног пада таквог авиона“. Овај појам отмице ваздухоплова углавном се заснива на одредбама Хашке и Монреалске конвенције.

---

<sup>164</sup> Члан 1. Хашке Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова

<sup>165</sup> В. Zlatarić, *Otmice aviona i drugi oblici ugrožavanja međunarodne civilne zračne plovidbe*, Zagreb, 1974., 46-50.

Полазећи са становишта безбедног одвијања ваздушног саобраћаја др Богољуб Филиповић такође даје појам отмице ваздухоплова<sup>166</sup>. Он указује да су „Заједничке особине отмице ваздухоплова у томе што се врше на ваздухопловима у лету што су уперене према посади, што се употребљава сила или претња силом у намери да се промени првобитни план лета и ваздухоплов скрене са планираног правца према другој земљи“. Овај појам отмице ваздухоплова није потпуно одређен мада се ослања на међународне акте и одредбе југословенских прописа. Истина, др Филиповић извучи закључак да је отмица пре свега кривично дело, јер је она против правна делатност. Даље наводи да „основа отмице ваздухоплова као кривичног дела јавља се у друштвеној опасности тог кривичног дела. Друштвену опасност овде схватамо као опасност за друштво уопште и за одређену друштвену заједницу“. Овде Филиповић држећи се друштвене штетности радње извучи закључак да се отмица авиона има сматрати кривичним делом. Међутим, за постојање кривичног дела потребно је да се испуне и други услови, управо да је та радња прописана законом као кривично дело и да буде утврђена казна која ће се изрећи учиниоцу.

Др Филиповић отмицу авиона не види као облик терористичког акта што га доводи до одређене недоследности када даје приказ о политичким побудама носилаца ових појава и њиховом искључивању, при чему је неминовно да се из области ваздухопловног пређе у област општег међународног кривичног права. Тероризам се мора посматрати јединствено тако што обухвата и отмице ваздухоплова као један од облика међународног тероризма, па се у том смислу мора посматрати и дати дефиниција отмице ваздухоплова.

Ниједна од поменутих дефиниција није потпуна, јер отмица ваздухоплова је пре свега терористички акт који је управљен на ваздухоплов као непосредни објекат напада тако што један или више извршилаца употребљавају силу или озбиљну претњу да ће употребити силу, па тако преузму контролу над ваздухопловом а остварени циљ им служи као средство за остварење даљег политичког циља, па насиље које се након тога остварује је знатно теже.

---

<sup>166</sup> В. Filipović, *Pravni problemi u vezi sa otmicama vazduhoplova i ugrožavanjem bezbednosti leta*, *Pravni život*, br. 3/1973, 3-12.



Треба нагласити да отмица ваздухоплова у својој бити садржи: насиље и да њу остварује отмичар непосредном употребом силе или озбиљне претње да ће се она употребити према посади или путницима или трећим лицима и тако угрожава интегритет посаде и путника и ствара стање опште опасности и ширег страха од оног код непосредне жртве а њена последица погађа интересе више међународних субјеката или лица различитог држављанства, па без обзира ко је њен извршилац дело чини из политичких мотива. Јер, само она отмица ваздухоплова која се врши из политичких побуда јесте терористички акт. Нпр. отмица ваздухоплова извршена од стране ненормалних људи није терористички акт, јер је изостала политичка мотивисаност радње. То је и са отмицом која се врши из користољубивих побуда.

Дефиниција отмице ваздухоплова у Хашкој конвенцији не садржи као обележје политичку мотивисаност извршиоца. То обележје је изостало због тога што она гледа на отмицу ваздухоплова као на међународни деликт општег права, али преваснодно са разлога што се тежило приступању што већег броја држава, а тај моменат би био препрека томе.

### **3.4.3. Узроци појава отмице ваздухоплова и њиховог убрзаног увећања**

Нагли пораст цивилног ваздухопловства у послератном раздобљу, који је стимулисан припремама у току рата да се створе летилице способне за интерконтиненталне летове као и појава путничких млазњака 1950. године, учинило је да се цивилно ваздухопловство које је у принципу међународни феномен уздигне изнад политичких противуречности које су присутне у савременом свету, али ипак не у безбедни мир. Цивилно ваздухопловство је данас често објекат напада терористичких аката.

Прва отмица ваздухоплова<sup>167</sup> појавила се пре пола века, тачније први случај отмице забележен је 1931. године<sup>168</sup>, а већ следеће године два случаја да би седамдесетих година достигао цифру од близу стотину отмица годишње (успелих и неуспелих). Отмице ваздухоплова су проблем који неће нестати сам од себе, јер су оне последица дубљих односа у међународној заједници који ће још дуго бити присутан. Њихово искорењивање не треба брзо очекивати, али то не значи да се не могу ограничити. Интензитет отмица ваздухоплова и других незаконитих радњи уперених против безбедности ваздушног саобраћаја пролазио је кроз различите фазе што је било одраз опште друштвене политичке ситуације на међународној сцени. Дати предлог о отмицама ваздухоплова показује кривудава графикон успона и падова. Тако у периоду после II светског рата када је међу државама победницама још увек владало међусобно поверење отмица ваздухоплова скоро да није било.

#### ПРЕГЛЕДОТМИЦА ВАЗДУХОПЛОВА ПО ГОДИНАМА

Редни број	Година	Број отмица	Редни број	Година	Број отмица
1.	1930.	1	18.	1966.	5
2.	1947.	1	19.	1967.	7
3.	1948.	7	20.	1968.	38
4.	1949.	8	21.	1969.	88
5.	1950.	3	22.	1970.	83
6.	1951.	1	23.	1971.	60
7.	1952.	1	24.	1972.	60
8.	1953.	1	25.	1973.	7
9.	1956.	1	26.	1974.	14
10.	1958.	3	27.	1975.	9

<sup>167</sup> Ž. Vjelajac, M. Jovanović, *Savremeni terorizam u avio-saobraćaju*, *Međunarodna politika* br. 1147, 2012., 126.

<sup>168</sup> Први случај отмице авиона и први терористички акт десио се на тлу Латинске Америке, у Перуу 21. Фебруара давне 1931. године., када је група перуанских револуционара отела тромоторни поштански транспортни авион „Фокер Ф.7” америчке ваздухопловне компаније „Pan American Airways System”. Акцију су спровели чланови ослободилачког покрета Тупамароси. Отмичари, група од пет мушкараца наоружаних револверима и ручним бомбама, захтевали су од пилота да их одвезе у удаљену област где би могли да побегну. После вишесатног лета, авион је слетео у удаљену долину, а отмичари су путнике пустили неповређене. Затим су запалили авион и побегли у планине. У овом акту није било никаквих жртава јер намера отмичара била је само да се изврши бацање пропагандних летача из авиона. Две године, касније, 1933, догодиле су се прве две саботаже цивилних авиона.

11.	1959.	4	28.	1976.	11
12.	1960.	6	29.	1977.	13
13.	1961.	10	30.	1978.	17
14.	1962.	3	31.	1979.	28
15.	1963.	1	32.	1980.	41
16.	1964.	2	33.	1982.	39
17.	1965.	5	34.	1983.	38
			35.	1984.	35

169

Прикупљање података о отмицама ваздухоплова отежано је нередовним вођењем статистичких података, непријављивањем отмица од стране појединих земаља или прикупљање података нејединственом методологијом као и нејасном диференцијацијом отмица ваздухоплова од других незаконитих аката уперених против безбедности међународног ваздушног саобраћаја те неадекватном диференцијацијом оних које имају елементе иностраности и карактер међународног терористичког акта. Поред тога статистике често врло штуро дају податке о отмицама ваздухоплова. Напред сачињени преглед отмица по годинама сачињен је коришћењем више извора<sup>170</sup>.

Време од 1948. до 1961. године представља једну велику прелазну ситуацију у периоду Хладног рата и оснивања и консолидације утицаја два блока. Ту фазу карактеришу отмице авиона из источноевропских земаља са дестинацијом у развијеним земљама запада. Оне су већином дело политичких избеглица. Тако од 23 успешно извршене отмице ваздухоплова њих 18 је учињено са намером бекства из источних у западне земље. Под изразом “успешно” треба разумети да су отмицари успели да запоседну авион, али не и да се њиховим захтевима обавезно удовољи. Отмице ваздухоплова као дело политичких избеглица имали смо ина другом крају земљине кугле, у области Кариба. Од укупно 17

<sup>169</sup> В. Jenkins and J. Johnson, *International Terrorism*; A.Chronology 1968-1974; Santa Maria, California 1974.; М.Јаcquemин, *Essai d'une approche criminologique de "O", aerocriminel*, RICPT, No 4/1971-72, 246-257; М. Глишовић, *Политички аспекти отмице ваздухоплова у периоду од Другог светског рата до почетка 21. века*, Београд, 2016.

<sup>170</sup> Види: American Journal of International Law, mart 1980 vol 30, No 1; „Политика“ од 26.12.1984.; Unofficial Statistic, Department of state, Washington, D.C., *Hronologija medjunarodnih dogadjaja*, IMPO 1972., 3-174

извршених отмица 12 је дело избеглица са Кубе у Сједињене Државе. Отмице политичких избеглица на западу су прихватане са одобравањем без обзира што су у њиховим радњама садржани криминални акти. Оне су често коришћене и као пропагандна дела у периоду Хладног рата.

У то време таквих отмица ваздухоплова било је и на нашим просторима. Тако у периоду 1950-1951 године имамо четири отмице ваздухоплова на домаћим линијама ради бекства преко државне границе. Оне су из серије отмица ваздухоплова које су вршене у том периоду у источно европским земљама ради бекства. Друштвено политичке прилике код нас у том периоду биле су идентичне земљама “гвоздене завесе” па и ако смо иступили из источног блока након Резолуције информбироа код нас је и даље владао унутрашњи централизам и затвореност према спољњем свету, па је бекство преко границе често било једина могућност изласка из земље. Када се Југославија отворила према свету и када је издавање пасоша крајње либерализовано отпао је мотив бекства преко границе. Међутим, и данас нека лица не могу добити пасош то су она против којих се води кривични поступак за тежа кривична дела и она која су осуђена на казне затвора а нису их издржала те међу њима се евентуално може регрутовати лице које би било извршилац такве отмице.

Време од 1962. до 1966. године представљало је један мирнији период у међународним односима па и на плану отмице ваздухоплова, које су већином деликти општег права, неурачунљивих особа а покаткад и политичких избеглица.

Од 1967. године повећава се напетост у међународним односима због догађаја на Блиском истоку (Арапско-Израелски рат) и локалних ратова у Југоисточној Азији. Талас отмица авиона у међународном ваздушном саобраћају се повећава, па само у 1968. години извршене су 33 успешне отмице, у 1969. години 40, а у 1970. години 46 успешних отмица ваздухоплова. У следећих пет година цифре су углавном захваљујући строгим мерама обезбеђења и мирнијем таласу у међународним односима спале и задржале се на релативно ниском нивоу све до краја седамдесетих година. После релативног пада уследио је нови успон. Број отмица је у 1980. години поново скочио на 41 да би у 1984. години било 35 отмица.

Мења се и локација њиховог извршења. Од краја шездесетих година Западна Европа и Сједињене Државе нису више на првој ватреној линији. На њихово место дошао је Блиски Исток. Већи број отмица почев од 1980. године у великој мери је последица нестабилног стања и сталног сукоба између Израела и арапских земаља као и рата између Ирака и Ирана. Исто тако и мотиви се мењају а отмице добијају изразити карактер терористичког акта, повећава се и број држава које су жртве ових радњи, али њихови актери. Незаконито скретање ваздухоплова не ограничава се само на отмицама већ почиње да јача ваздушни тероризам, најчешће као дело припадника различитих покрета отпора<sup>171</sup>. Врше се на земљи, саботаже ваздухоплова у лету и отмице у циљу политичких уцена. Читаву серију отмица широм муслиманског света последњих година карактерише верски и национални фанатизам.

Упоредо са порастом броја отмица идругих незаконитих аката против безбедности ваздушног саобраћаја јављају се и акције у државним и међународним оквирима за предузимање мера заштите и супротстављања. Државе су изнутра повећале напоре да усаврше контролу на земљи и ваздуху. Оне су исто тако једнако ужурбано радиле и на доношењу међународних конвенција о тој проблематици и усвајању националних прописа на бази међународних аката.

Радови о овом проблему у светској литератури у прво време нису видели отмицу ваздухоплова као део међународне терористичке активности, већ као чин појединца махом политичких занесењака или абнормалних људи, па су у том смислу вршена испитивања психичког стања њихових извршилаца. Касније се увидело да отмица ваздухоплова не

---

<sup>171</sup> Од стране Палестинског ослободилачког покрета 26.12.1968.године, извршен је напад на израелски авион у Атини, следеће 1969.године, на аеродрому у Цириху а исте године, 10. фебруара на аеродрому у Минхену. Од стране Арапског ослободилачког покрета за Аритреју извршен је напад на авион марке „Boeing“ етиопске компаније на аеродрому у Карачију. Исте организације врше терористичке акте и на аеродромским објектима, тако је подметнута бомба у просторијама компаније „Olimpik Airways“ у Атини, а марта 1969. године, у етиопском авиону у Франкфурту. Као последица подметнуте бомбе од стране ових организација срушен је авион у лету швајцарке компаније, а нешто касније и један аустријски авион. Интресантно и индикативно је и то да су припадници Народног фронта за ослобођење Палестине само по подне 06.09.1980. године, отели 4 авиона. Данас око 80% свих отмица врше припадници организација или себе приказују припадницима политичких организација које се боре за политичка и људска права.

представља акт усамљеног политички мотивисаног учиниоца, већ акт агресије често са политичким мотивима усмереним према више политичких субјеката. Тако се једним актом отмице са политичким захтевом, дотичу државе чији је ваздухоплов односно где је регистрован, државе према којој је усмерен политички захтев, држава чији су држављани угрожени чином отмице, државе на чијој територији авион принудно слети, а ту су и правила о стварној и месној надлежности која су различито регулисана у свакој држави уколико није потписница неког међународног споразума. При томе треба се имати у виду да су појединци као извршиоци уступили место организованим групама-недржавним организацијама, али и државним органима. Стога је отмица ваздухоплова добила све карактеристике растућег међународног насиља.

Све то потврђује констатацију да је отмица ваздухоплова пре свега акт међународног тероризма. Зато ћемо у овом раду отмицу ваздухоплова сагледати као део растућег међународног тероризма, управо као међународни терористички акт са свим оним што се манифестује на међународно-јавном и међународно кривично-правном плану.

#### **4. Класификација отмица ваздухоплова – историјски, политички и кривичноправни осврт**

##### **4.1. Критички осврт на постојеће класификације**

Раширеност отмице ваздухоплова на свим деловима света и њихов временски континуитет пратила је литература која је пре свега тражила узроке овој појави покушавајући да сачини одговарајућу класификацију.

Белгијски правник и криминолог Jacqurmin у више расправа проучава криминолошки аспект отмица авиона<sup>172</sup>. Jacqurmin анализира око 140 случајева отмице авиона па долази до закључка да су отмичари у већем броју млађи људи жељни светског публицитета или смели људи који на јефтин начин желе да дођу неку изабрану земљу или су то асоцијални типови или криминалци који желе да избегну прогон за раније учињене злочине или су то људи који отмице врше из освете или мржње. По њему “quod plerum que fit” највећи број отмица се врши из политичких побуда. Jacqurmin иде даље у тражењу одговарајуће класификације, па дајући анализу једног броја извршених отмица авиона уз осврт на опште криминолошке класификације односно типологије злочинаца даје основну деобу отпирача:

- 1) на душевно нормалне учиниоце,
- 2) на професионалне и
- 3) на случајне учиниоце.

Отмица авиона није никад циљ него средство за постизање одређеног циља и то изузетно средство. Зато Jacqurmin сматра да не постоји професионални “ваздушни злочинац” (“l’aero-criminal”) нити организоване банде за вршење отмица као што су постојали организовани морски пирати, или као што постоје организоване групе за кријумчарење дрога, пљачке и слично па чак и организације с политичким циљевима (Ослободилачки фонд Палестине, Јапанска екстремно левичарска организација “Zenka guren”, Уругвајски Tupamarosi, Северно ирска револуционарна армија) од којих се неке служе и отмицама авиона за остварење својих циљева, наравно не прибегавају им као искључивом начину борбе. У другој расправи Jacqurmin мотивима за извршење отмице додаје прибављање на лак начин велике своте новца.

Испитујући даље мотивациони процес код отмичара авиона, који је у криминологији познат као појам преласка на дело (“passage a l’acta”), овај аутор разликује четири стадијума:

- 1) егоцентризам (неосетљивост за друштвену осуду таквог акта, која редовно није општа),

---

<sup>172</sup> G. Jacqurmin, *Essai d’une approche criminologique de „l’aerocriminal“*, RIOPT, No 4/1971, 263 i dalje

2) превладавање инхибиције која извире из претње казном (у већини случајева казна није била ни изречена, а често је била и несхватљиво блага),

3) савладавање материјалних препрека а то за одлучне и агресивне отмичаре није нарочита сметња и

4) на крају афективна индиферентност отмичара (његова жеља и одлука да успе чине га неосетљивим за људске драме које изазива његово терористичко дело<sup>173</sup>.

Најчешће квалификације отмица ваздухоплова базиране су на побудама отмичара. Тако је La Pradelee извршио поделу отмица авиона у три групе, исто тако узимајући као основу за поделу побуде извршиоца. По њему прву групу отмица чине оне које су извршене из егоистичких циљева, другу ради политичког бега (“пут у слободу”) и трећу групу чине оне које су извршене у вршењу одређене колективне мисије, нпр. у оквиру Палестинског ослободилачког покрета<sup>174</sup>.

Sunberg даје своју класификацију отмица ваздухоплова коју, такође, базира на побудама. Он дели отмицу у три групе:

- 1) случајеви класичног разбојништва,
- 2) акти герилског ратовања и
- 3) случајеви бежања из одређене земље.

И он у први план истиче политички мотив овог проблема<sup>175</sup>. Sunberg сматра, констатација што су велики број отмица извршиле душевно поремећене и психопатске особе, не одговара закључку да превагу у укупном броју отмица има политички моменат, јер и такви отмичари бирају за атерирање увек ону земљу која има антагонистичку политику према земљи коју напуштају<sup>176</sup>.

---

<sup>173</sup>G.Jacqurmin, *Maintrise illicite d'aeronefs*, Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique (RICPT), No 4/1972., 278.

<sup>174</sup> La Pradelle, *Le détournements d'aéronefs et le oit international*, Revue internationale de droit comparé Année(RGAE), No 3/1969, 250.

<sup>175</sup> U časopisu „*Revue générale de l'Air et de l'Espace*”, br. 2/1970, 212, налазимо податке да је из политичких побуда извршено 70% отмица авиона

<sup>176</sup> J. W. F. Sunberg, *La Piraterie Aérienne*, RIDP, Nos 1-2/1970, 167; *Piracy: Air and Sea*, The Del Paul Review, No 2/1970, 408.



У откривању узрока отмица ваздухоплова често је било присутно испитивање психичког карактера отмицара па су на томе прављене одређене типологије. Тако је психијатар Hubbard у Сједињеним Државама испитао понашање 40 отмицара и утврдио да су сви параноичари<sup>177</sup>. Исто тако утврдио је да код одређеног броја постоје и суицидне тенденције, немајући храброст да дигну руку на себе ипак у њиховој подсвести постоји нада да ће бити убијени у току извршене отмице. На ову категорију учинилаца видљив утицај има публицитет који се даје у штампи о извршеним отмицама и код већег броја су нађени исечци у новинама о ранијим отмицама<sup>178</sup>. У реферату који је амерички психолог Sewell поднео у Сиракузи, покушао је да пронађе бихавиористичку дефиницију политичког злочина па је отмицаре авиона поделио на психопатолошке извршиоце, обичне криминалце и идеолошки мотивисане извршиоце. Код последњих извршилаца мотив је у нашошењу штете политичком систему једног друштва ради унапређења система другог друштва са којим се отмицар потпуно идентификује. Према једној другој дефиницији идеолошки мотивисан извршилац је онај који оспорава легитимност закона којег крши и опредељује се за неки други принцип из којег изводи легитимност свог понашања<sup>179</sup>. Такви могу бити фанатици спремни на саможртвовање. Психопатолошког злочинца карактеришу његове чисто личне и идиосинкратичне вредности, а обичан криминалац је реалан и редовно рационалан у својим поступцима. Понашање обичног криминалца у зависности је од тешкоће извршења, од ризика откривања и од тежине казне, док ови моменти практично не утичу на психолошки и идеолошки мотивисане отмицаре.

Gilbert Guillaume сачињава типологију отмица ваздухоплова узимајући авион као транспортно средство, авион као средство за уцену и авион као средство за афирмацију<sup>180</sup>.

---

<sup>177</sup> Види: D.G. Hubbard, *The Skyjacker, His Flights of Fantasy*, New York, 1971.

<sup>178</sup> W. H. Sewell, *Political Crime: a Psychologist's perspective* - реферат поднет на Међународном симпозијуму „Тероризам и политички злочин“, у Сиракузи од 04-16.06.1973.

<sup>179</sup> M.C. Bassiouni, *Ideologically motivated offences and the political offence exception in extradition*, The De Paul Law Review, No2/1969, 228, преузето 18-08-2022. године,  
<https://via.library.depaul.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3002&context=law-review>

<sup>180</sup> G. Guillaume, *De terrorisme aérien*, Terrorisme international, Paris 1976/1977, 11-13.

## 4.2. Основ класификације и класификација

Напред наведене класификације отмица ваздухоплова базирају или на извршиоцима отмица, или на њиховим мотивима, или на њиховом психичком стању, или на циљевима. У њима се даје претежни значај оном моменту који се узима као основа за класификацију. Свака од ових класификација има свог оправдања али им се мора замерити што дају само глобалну поделу. Без намере да се умањи њихов значај интенција је дати једну нову, ширу класификацију отмице ваздухоплова која ће се пре свега заснивати на терористичким компонентама отмице ваздухоплова.

Отмице ваздухоплова ћемо поделити у пет група и више подгрупа:

### 1) Према начину извршења отмице

- 1.1. без употребе силе,
- 1.2. са употребом силе,
- 1.3. један извршилац и
- 1.4. више извршилаца;

### 2) Према побудама отмичара

- 2.1. ради отмице лица,
- 2.2. ради узимања талаца,
- 2.3. узимање талаца ради уцене,
- 2.4. отмице које врше криминалци да би се спасли казне,
- 2.5. отмице као знак протеста и освете за понашање државе против које је акт предузет,
- 2.6. отмице ради остварења циља политичког карактера,
- 2.7. отмице ради личне афирмације или афирмације политичких група,

- 2.8. отмице ради бекства у другу земљу и тражење политичког азила и
- 2.9. отмице које врше умоболници;

3) Према последицама отмица ваздухоплова

- 3.1. жртве на страни путника,
- 3.2. жртве на страни отмичара и
- 3.3. последице по материјална добра;

4) Према односу државе према отмици и отмичару

- 4.1. награђивање отмичара због извршене отмице,
- 4.2. указивање гостопримства и дочек отмичара,
- 4.3. неиспуњење услова отмичара,
- 4.4. ослобађање војном акцијом
- 4.5. политички азил и екстрадиција

#### **4.2.1. Према начину извршења**

Отмица извршена употребом силе или озбиљном претњом да ће се употребити сила и код интензитета, степен угрожавања путника, посаде и ваздухоплова као и учешће више лица у њеном извршењу дају карактеристична обележја отмици ваздухоплова као терористичког акта. Онде где је употребљена сила и последице су тешке с обзиром на осетљивост и изолованост ваздухоплова од спољњег света. Отмицу ваздухоплова извршену без употребе силе не можемо сврстати у терористички акт јер појам тероризма подразумева употребу силе у циљу остваривања политичких циљева, као битну карактеристику терористичког акта.

## 4.2.2. Отмице извршене употребом силе

-У униформама аеродромске службе обезбеђења наоружани машинкама четворица отмичара извршили су јуриш на “Boeing 747” америчке компаније “Pan Am” док је примао последње путнике на аеродрому у Карачију 05.09.1986. године. Чувши пуцњаву пилоти су помоћу једног конопца успели да напусте авион преко скривеног отвора на пилотској кабини, па су отмичари били принуђени да ступе у преговоре са пакистанским властима и затраже нову посаду да би одлетели на Кипар и ослободили своје саборце, а за узврат обећали да пусте путнике. За то време снаге безбедности упале су у авион и ухватиле четворицу отмичара. У насталој пуцњави погинуло је 19 путника а седамдесетак је рањено међу којима и један отмичар<sup>181</sup>.

## 4.2.3. Отмице извршене употребом претње

-Три иранска студента присилила су авион компаније “Iran Aier” 23.06.1970. године, који је летео на линији Техеран-Абаден да се спусти у Багдад желећи на тај начин да изразе протест против политике Иранског шаха. Отмичари су употребили нов начин претње тиме што су у пилотској кабини полили запаљиву течност док је један од њих држао spremну кутију шибица<sup>182</sup>.

-Авион турске компаније присилио је један отмичар, турски држављанин, да слети на аеродром у Софији 16.09.1969. године. Отмичар је том приликом имао само пиштољ-дечју играчку<sup>183</sup>.

---

<sup>181</sup> „Политика“ од 06. и 07.09.1986.

<sup>182</sup> М. Jacquemi, op.cit. 275.

<sup>183</sup> L. Pradelle, *Les détournements d'aéronefs et le oit international*, Revue internationale de droit comparé Année (RGAE), No 3/1969, 250.

#### 4.2.4. Отмице извршене без употребе силе

Двадесетогодишњи пилот бугарске ваздухопловне компаније и тридесет шестогодишњи пензионисани ваздухопловни поручник украли су хеликоптер и њиме пребегли у Грчку 27.08.1985. године где су се на 50 км унутар грчке територије у близини Солуна спустили. Отмицу су извршили ради бекства па су у Солуну затражили политички азил<sup>184</sup>.

Према броју учесника

Отмицу ваздухоплова може извршити један или више отмичара. Опаснији је вид отмице који врше више лица, јер по правилу иза ње стоји организација која отмицу користи као средство шире терористичке активности.

##### (1) Један отмичар

-Авион "Air-bus" иранске компаније са 280 путника-ходочасника отет је 08.08.1984. године. Отмицу је извршио један отмичар, који је, према његовој изјави, припадник Организације народних Муџахедина, који се бори против Хомеинијевог режима у Ирану. Када је отети "Air-bus" слетео у Рим отмичар је тражио да се у авион унесу храна, лекови и вода и да се резервоар напуни горивом. Преговоре које је са отмичарем водио римски истражни судија одавали су да отмичар говори чак у име од најмање двадесетак "ваздушних пирата". Тврдило се да је авион миниран а да отмичари носе појасеве са експлозивом. Међутим, од тога није било ништа. Отмичар је после убеђивања пустио најпре жене и децу (120) а онда ослободио све путнике и чланове посаде и сам се предао италијанским властима где је затражио политички азил<sup>185</sup>.

##### (2) Више отмичара

---

<sup>184</sup> „Политика“ од 28.08.1985.

<sup>185</sup> „Политика“ од 09.08.1984., Večernje novosti“ од 09.08.1984.

-Шест наоружаних либанских Шиита аутомобилом су улетели 11.06.1985. године на писту аеродрома у Бејруту и зауставили пуцњевима из аутомата авион јорданске компаније, који је управо рулао ка полетној стази. У општој пуцњави и збрци, посада авиона је пустила отмичаре у летилицу. Они су тада наредили пилоту да лети за Тунис где се налази седиште арапске лиге наглашавајући да желе да преговарају са њеним генералним секретаром Šadlijem Kalibijem. Авион, међутим, није имао горива да лети до Туниса па се спустио у Ларнаку ради пуњења горивом. После тога је слетео у Палермо пошто му није дозвољено атерирање у Тунис. Затим се по други пут вратио у Бејрут, па су ту сви путници и чланови посаде ослобођени, с тим што су отмичари повели са собом осморицу припадника јорданске специјалне службе безбедности а авион дигли у ваздух. Отмичари су се приликом бекства из авиона сукобили са либанским владиним трупима. Идентитет отмичара и праве намере још увек се крију од јавности<sup>186</sup>.

#### **4.2.5. Према побудама**

##### **4.2.5.1. Отмице ради остварења политичког циља**

Неке револуционарне групе и ослободилачке организације отмице ваздухоплова користе као средство политичке борбе. Њих више командоси Палестинске ослободилачке организације, Либанске ослободилачке организације, Шиити, Сики у Индији, припадници ултра левих организација. Они отмицу користе за постизање различитих политичких циљева на пример ради афирмације политичке организације и њеног програма, као чин освете према некој страниј држави која се није одговарајуће поставила према реализацији њихових идеја, ради отмице политичког противника, ослобађања својих сабораца и

---

<sup>186</sup> „Политика“ од 12.06.1985.

истомишљеника и сл. Без обзира на оправданост мотива, треба истаћи да се таква отмица не може друкчије гледати но као вид терористичког акта са свим оним карактеристикама и последицама који има сваки други међународни акт тероризма.

Акција палестинских командоса названа “Abu-Thalaat” којом приликом је отето више авиона у истом дану, разрешена је тако што је дошло до конфронтације палестинских командоса са јорданском војском. То је једна од најузбудљивијих акција у историји отмице авиона. Тако је авион “Boeing 707” америчке компаније TWA на путу из Тел Авива за Њујорк након полетања из Франкфурта 06.09.1970. године био принуђен од једног мушкарца и једне жене да крене у правцу Јордана и да се спусти на пешчани аеродром “Dowson's Field” код Зарке 5км североисточно од Амана. Након непуног сата на исти аеродром слетео је, и то уз помоћ падобрана због тешкоћа у атерирању, авион DC-9 Swissair који је летео из Цириха за Њујорк а којег су такође палестински командоси отели. Трећа отмица се односила на авион “Boeing 707” израелске компаније „ElAl“ који је летео из Тел Авива за Њујорк. Отмицу су извршили један мушкарац и једна жена за време док је авион летео над Енглеском. У авиону је настала борба између мушкарца и једног израелског агента прерушеног у стјуарда. Отмичар је био убијен од стране агента а жену су савладали путници. То је била фамозна Leila Khaled, која је до сада једини рецидивист у отмицама авиона. Ова отмица није успела, вероватно што се у авион нису укрцала сва четири командоса пошто су двојица од њих са сенегалским пасошима били сумњиви те им није дозвољено укрцавање у авион. Истог дана отет је авион Pan-American Jumbo Jet, тако што је један од палестинских командоса ухватио стјуардесу када се упутила у пилотску кабину да послужи кафом па је тако ушао у кабину и запретио пилоту тражећи да скрене авион у Јордан, али када се отмичар уверио да авион не може тамо да се спусти наредио је лет у Бејрут. Ту су авион запосели локални командоси и у њега укрцали специјалисте за експлозиве па капетана присилили да крене у Каиро. Тамо су командоси искрцали све путнике а авион експлозивом уништили.

Да не би дошло до интервенције јорданске војске командоси су на привременом аеродрому у Зарки ископали шанчеве. За ослобођење швајцарског авиона и путника поставили су ултиматум и тражили пуштање на слободу три Палестинца који су се налазили

у затвору, у Швајцарској. Швајцарска је пристала на овај услов с тим да се ослободе путници из оба отета авиона. Ради преговора хитно је упућена у Аман једна делегација Црвеног крста. У тим преговорима отмичари су изменили услове тако да Швајцарској врате само њен авион и путнике са њеним држављанством. Како међу путницима није било Енглеза који су командосима били потребни да изнуде ослобађање Laile Khaled, то је накнадно 09.09.1970. године отет енглески авион компаније ВОАС који је летео на линији Бахреин-Лондон. И овај авион се спустио на аеродром у Зарки. У њему је међу путницима било 21 дете. Преговори су дуже трајали, јер је Израел од Енглеске затражио екстрадицију Leile Khaled. Командоси су, док су трајали преговори, ослободили жене и децу, затраживши још 55 талаца, а авион су 12. септембра експлозијом уништили. Тада су Енглези попустили а и Израел је пристао на преговоре. У преговорима се укључио и енглески премијер Нит, који се директно обратио Насеру са молбом да посредује. У међувремену дошло је до сукоба између јорданске војске и командоса. Јорданска војска је успела да ослободи 15 талаца. Насер је на Нитову молбу одговорио и препоручио европским земљама-Енглеској, Западној Немачкој и Швајцарској, да ослободе све Палестинске затворенике које држе. Истог дана командоси су ослободили још 32 таоца а преосталих 6 су предали Египту. Сутрадан 30.09. Енглески авион RAF довезао је у Каиро Leilu Khaled и Палестинце које су пустили Швајцарци и Немци. Стигли су управо у време да би могли присуствовати Насеровом погребу, јер је у међувремену преминуо.

Палестински ослободилачки фронт овом акцијом је успео да ослободи више затвореника и озбиљно упозори светско јавно мњење на тежак палестински проблем. Међутим, ова акција је имала тешких последица пре свега сукоб са јорданском војском, којом приликом је погинуло најмање 5.000 људи, знатно више но у тзв. Шестодневном рату 1967. године када је погинуло 162. У тој акцији је наступила и велика материјална штета од око 24 милиона долара<sup>187</sup>.

-Француз Belon из симпатије према арапима присилио је 09.01.1970. године амерички авион “Boeing 707” на линији Балтимор-Рим да атерира у Бејруту. Тамо је 31.10.

---

<sup>187</sup> М. Sundberg, *La guerre contre l'aviation civile internationale*, RDPС, Nos 3-4/1971-72, 419 i sl.; Snow and Phillips, *Leila's Hijack, War*, London 1971.; В. Zlatarić, *Otmice aviona i drugi oblici ugrožavanja međunarodne civilne zračne plovidbe*“, Zagreb 1974.,16.



исте године осуђен на 9 месеци затвора. По повратку у Француску поново је осуђен за исто дело од Tribunal correctionnelu Versaillesu 22.01.1971. године на 8 месеци затвора због илегалног ношења оружја<sup>188</sup>.

-Девет јапанских студената припадника ултралевичарске секте “Zenkaguren”, изражавајући протест према домаћем режиму, дана 31.03.1970. године наоружани бодожима, сабљама и експлозивом, присилило је пилота авиона “Boeing 727” компаније Japan Airlines да скрене у Pyong-Yang, главни град Северне Кореје. У једном међу слетању у Јапану отмичари су дозволили женама и деци да напусте авион. Капетан је прибегао лукавству и атерирао је на аеродром Кимпо у Леулу. Отмичари су пуна три дана као таоце држали 106 путника и 9 чланова посаде, док им у замену није дошао јапанки премијер Hashimoto и затим су одлетели у Pyong-Yang. Пилот је располагао само малом школском географском картом, а аеродром на који је требао да слети није имао уређај за управљање са земље, тако да су шансе за успешно атерирање, према изјави пилота, биле 1:10. Шеф групе студената, који није био с њима у овој акцији, осуђен је у Токију као саизвршилац за дела разбојништва с телесним повредама<sup>189</sup>.

- Индијски авион “Boeing 737” са око 80 путника и 6 чланова посаде отет је 24.08.1984. године после узлетања са аеродрома Chandigar док је летео у правцу Кашмира, па је на захтев отмичара слетео у Lahore у Пакистану ради снабдевања горивом. Отмичари су екстремни Сики који су запретили да ће побити све путнике и дићи авион у ваздух ако се не удовољи њиховом услову и пусте на слободу Сики који се налазе у индијским затворима, као и “ослобођење” области Казистана. Пакистанским властима су понудили да се предају ако им буде гарантован азил. Авион је затим наставио лет и слетео у Дубаију. Отмичари су тада у замену за ослобађање путника, затражили дозволу да одлете у SAD. Преговори са Уједињеним арапским емиратима и Индијом окончани су тако што су

---

<sup>188</sup> Levasseur, *Les qualifications pénales possibles des agissements tendant au détournement d'aéronefs en vol en oit français*, RDPС, Nos 3-4/1971-72., 363. Pravilo non bis in idem nije uzeto u obzir.

<sup>189</sup> A. E. Evans, *Aircraft Hijacking: What is Being Done*, American Journal of International Law, Volume 67, Issue 4, October 1973., 641 – 671., Published online by Cambridge University Press, 28 March 2017.

отмичари добили једнонедељни азил у Арапским емиратима, после чега су одлетели у SAD<sup>190</sup>.

#### **4.2.5.2. Отмице као знак протеста и освета за понашање државе против које је акт предузет**

##### **4.2.5.3.**

Отмица може да буде политичка демонстрација против владе сопствене државе. Први циљ дела јесте скретање пажње светске јавности на постојање опозиционог или сепаратистичког политичког покрета и он се исцрпљује одвођењем ваздухоплова у пристаниште ван домаћаја нападнуте владе.

Отмица може да значи показивање наклоности или подршке другој влади. Шта више демонстрација против своје владе често је скопчана с указивањем подршке другој, оној под чијом је јурисдикцијом аеродром коме се отмичари упуте. Велики део летова скренутих према Хавани спада у ову групу.

Насилно скретање авиона, скопчано с њиховим уништавањем после атерирања, па чак и у лету, може да има симболичан карактер, срачунат на изазивање панике и трајног поремећаја у везама. С обзиром на то што се најчешће немају у виду тачно одређена лица, која се желе напасти, већ су предмет напада случајно изабрани путници, који чак сви нису ни држављани једне државе и налазе се у ваздухопловима разних компанија, може се претпоставити да је ближи циљ нападача следећа, да се изолује земља која је претежно везана за ваздушни путнички саобраћај тиме што ће се учинити да странци не користе њене националне ваздушне превознике, док ће се инострани превозници одвратити од летова за ту земљу. Уколико је реч о туристичкој земљи она ће бити двоструко погођена и да се

---

<sup>190</sup> „Политика“ од 26. и 27.08.1984.

прекине равнодушност страних држављана и влада према нерешеним међународним проблемима, који толико трају да би се рекло као да се јавност помирила с њима или је склона решењу које се једној страни чини исувише скупим или неправедним и изазива патње великог броја људи. Отмичари верују да ће међународна заједница реаговати тек ако осети подстицање у оним областима које су за све државе подједнако велике. Без обзира на то којој се од група које се боре за ослобођење Палестине могу приписати, отмице ваздухоплова држава које подржавају Израел имају махом овакве циљеве. Задњих година такве отмице врше присталице односно противници зараћених држава Ирака и Ирана, али и други.

-Индијски путнички авион типа “А-300”, који је летео из главног града Кашмира-Синагара, 05.07.1984. године, отет је непосредно пре слетања у Њу Делхи. Отмичари су присилили посаду да авион усмере ка Лахореу у Пакистану. Отмицу су извршила 8 припадника верске секте Сика, који су се по слетању у Лахореу предали пакистанским властима. Група Сика отмицу је извршила у знак одмазде за извршену акцију индијских регуларних трупа које су напале и заузеле централно светилиште Сика “Златни храм” у Амрицару. Сем овог мотива захтев отмичара је био ослобађање из затвора 20 вођа милитантног крила Сика. Иако се у Пакистану за отмицу авиона може изрећи смртна казна, индијске власти су, међутим, затражиле изручење отмичара<sup>191</sup>.

-Од када је председник Anver El Sadat почео да се приближава Израелу у тежњи да са њим склопи мир, учестали су терористички напади на египатске личности које су везане за тај политички курс. Тако је близак Садату<sup>192</sup> публициста Jusuf El Šaban убијен од два лица с јорданским и кувајтским исправама. Ради осигурања бекства, отмичари су узели таоце из отетог авиона. Приликом покушаја насилног ослобађања група египатских командоса сукобила се на аеродрому у Ларнаки с кипарским снагама реда и претрпела губитке. Понавља се донекле прича из Ентебеа мада нико није окривљавао Кипарску владу за саучесништво<sup>193</sup>.

---

<sup>191</sup> „Политика“ од 06. и 07.07.1984., „Ekspres politika“ од 08.07.1984.

<sup>192</sup> Садат је 06.10.1981.године, пао као жртва агента,

<sup>193</sup> V. Dimitrijević: „Terorizam“, Beograd, 1982., 208

#### **4.2.5.4. Отмице ради афирмације политичких група или личне афирмације**

Остваривање публицитета код отмица са политичким мотивом је основни циљ тим пре ако је она средство уцене за објављивање прогласа у јавним средствима информисања.

-Из тих побуда су фашистички емигранти пореклом из Југославије на линији Чикаго-Њујорк отели амерички авион септембра 1976. године, којом приликом је погинуо и амерички полицајац. Један од најважнијих захтева отмичара био је објављивање памфлета фашистичке емиграције у четири најугледнија америчка листа. Једна терористкиња из групе киднапера пре него што су се у Паризу предали француској полицији тражила је телефонски контакт са Њујорком желећи да провери да ли су памфлети објављени у америчкој штампи<sup>194</sup>.

- Код отмице француског авиона “Boeing 737” 31.07.1984. године иза које је стајала организација “Чувари ислама” (“Џаздарани”), али су у организовању отмице учествовали и чланови “Секције исламског Цихада за Индијски подконтинент”, поред осталих услова отмичари су захтевали да се у француској штампи објаве разлози и услови отмице. Француска штампа је то објавила а за узврат отмичари су ослободили жене и децу<sup>195</sup>.

- Отмица се користи и за личну афирмацију. Тако је један Норвежанин отео норвешки “Boeing 737” са 124 путника у току лета на унутрашњој линији Трондхајма-Осло у Норвешкој. Отмичар је тиме хтео да обезбеди разговор са премијером Kare Vilohom.

#### **4.2.5.5. Отмице ваздухоплова ради отмице лица**

---

<sup>194</sup> „Le Monde“ од 27.09.1976.

<sup>195</sup> „Политика“ од 01-03.08.1984.

Треба нагласити да отмица ваздухоплова често служи ради отмице личности у правом смислу речи. Овладавање ваздухопловом је тада само начин да се отмичари докопају путника чије је киднаповање прави циљ дела. Исти ефекат може се постићи непланским спуштањем на аеродром земље, чије власти онда сасвим легално могу да лише слободе путнике који су се тако нашли на њеној територији, а били су оптужени за кривична дела по националном праву. Предмет отмице могу да буду тачно одређене личности, најчешће крупни политички противници.

#### Отмице одређених лица

-Најпознатији случај такве отмице ваздухоплова јесте отмица авиона у коме је била група руководиоца Алжирског фронта за национално ослобођење, на челу са Бен Болем 22.10.1956. године. Ову отмицу су извршили француски органи, који су се налазили ван ваздухоплова мароканске компаније којим су летела петорица алжирских политичара, што је довело до спора између Марока и Француске<sup>196</sup>.

-Француз Bodeman присилио је пиштољем два енглеска пилота 30.06.1968. године који су управљали такси-авионом на путу из Шпаније за Палма де Мајорку, да се спусте у Алжир. У авиону се налазио бивши шеф Конга Моиз Чомбе који је у Алжир био интерниран. Алжирска влада оклевала је с његовим изручењем легалним властима у Конгу које су га тражиле, јер је тамо био осуђен на смрт због убиства и проневере. Афера је завршена смрћу Чомбеа у затвору после две године од извршене отмице, а извршилац отмице био је затворен до 29.10.1969. године, када је био протеран из Алжира<sup>197</sup>.

#### Отмице неодређених лица

Отмица ваздухоплова, међутим, може се извршити и ради прибављања неименованих талаца, који ће се разменити за ухапшене или осуђене политичке саборце

---

<sup>196</sup> M.E. Way, *Le Détournement des aéronefs*, „Revue générale de L'Air et de l'espace“, 1969., 343.

<sup>197</sup> M. Sundberg, *La piraterie aérienne*, RIDP, Nos 1-2/1970, 168.

отмичара, или да послуже као обезбеђење од неких поступака политичког противника. Отмичари могу одвести авион на скривено место под својом контролом али чешће рачунају на благонаклон став власти државе на чију је територију ваздухоплов насилно скренут. Још ако су отмичари представници групе која је популарна код становништва, надлежна влада им не може одрећи подршку а да тиме не стави на коцку свој углед. Овакве отмице су се по правилу успешно завршавале па их треба очекивати и у будућности<sup>198</sup>. Оне су и врло честе.

-Авион израелског превозника "El-Al", отет је 23.07.1968. године. Авион је одведен у Алжир, где су одмах пуштена на слободу 23 неизраелаца која су се нашла на њему, док је остатак путника и посаде, њих 22, лишено слободе. Једна палестинска политичка организација затражила је ослобађање 1.000 палестинских командоса из израелских затвора као предуслов за то да заточени израелски држављани наставе пут. После десетодневног преговарања, у које су били умешани разни чиниоци, пуштени су на слободу најпре жене и деца, а затим одрасли мушкарци. Два дана касније израелске власти ослободиле су 16 ухваћених командоса, што значи да је постојао споразум о размени и ако није био објављен ни признат<sup>199</sup>.

-Над аеродромом у Загребу одвијала се драма 30.10.1972. године. Авион "Boeing 727" западно немачке компаније Lufthansa на путу из Бејрута за Анкару узела су под своју команду двојица палестинских командоса. У авиону се налазило 13 путника и 7 чланова посаде. Отмичари су најпре наложили атерирање у Никозији ради снабдевања горивом, а затим у Загреб ради поновног пуњења. Авион је наставио лет према Минхену, али се по налогу отмичара поново вратио у југословенски ваздушни простор и кружио над Загребом док није потпуно исцрпео сву залиху горива. Отмичари су тражили пуштање на слободу тројице Палестинаца који су били ухапшени после масакра на Олимпијади. Југословенске власти посредовале су у тим преговорима чинећи све да се спасу животи путника и посаде. Немачка влада пристала је на постављени услов и три Палестинца пребачена су посебним авионом из Минхена у Загреб где су се укрцали у авион Lufthanse. Авион је затим снабдевен новим горивом, под претњом терориста да ће га иначе дићи у ваздух и пошто је за то дао

---

<sup>198</sup> B. Zlatarić, *Otmice vazduhoplova*, Zagreb, 1974., 48.

<sup>199</sup> M. Sundberg, *Op.cit.* 168.

писмени пристанак западнонемачки генерални конзул, авион је одлетео у Либију и спустио се у Триполи, где су се искрцали отмичари са својим саборцима, а авион се другог дана вратио у Немачку<sup>200</sup>.

- На линији између Могадиша и Каира дана 24.11.1984. године отет је Сомалијски авион "Boeing 707". Авион се прво упутио ка Адену (Јужни Јемен) где није добио дозволу за слетање, да би се касније спустио на аеродром у Адис Абеби. Отмичари, тројица припадника Сомалијске армије, поставили су више услова под којима ће ослободити путнике. Најпре су од владе Сомалије затражили да одустану од извршења смртне казне над седморицом младића (сви млађи од 18 година), осуђени у Могадишу због наводно непријатељске активности против владе Siyada Barea. Извршење смртне казне било је предвиђено за тај дан. Отмичари су још захтевали да се хитно ослободи и 14 политичких затвореника, међу којима се налази неколико бивших високих функционера. Влада у Могадишу одбила је захтеве отмичара за ослобађањем 21 политичког затвореника уз саопштење представника сомалијског министарства иностраних послова, да се терористички захтеви не могу прихватити, јер би то значило охрабрење таквих акција и у будуће. Додао је да за безбедност путника одговара Етиопска влада пошто се отети авион налази у Адис Абеби. Ипак ова отмица се завршила тако што је делимично удовољено захтевима отмичара<sup>201</sup>.

#### **4.2.5.6. Отмице ради бекства у другу земљу и тражење политичког азила**

Отмици могу прибећи и лица којима није стављено на терет извршење кривичног дела, али се ипак могу сматрати прогањеним према општем значењу појма "прогањање". Међу њима може бити и оних који су прогањани из разлога наведених у члану 1. Конвенције

---

<sup>200</sup> „Vjesnik“ од 31.10.1972. у коме је публикована и „Zajednička obavijest SSVP I SSUP“

<sup>201</sup> „Политика“ од 25. и 26.11.1984.

о правном положају избеглица донете 28.06.1951. године<sup>202</sup>, тј. због своје расе, вероисповести, националности, припадништва одређеној друштвеној групи и политичког уверења. Такви отмичари истичу да им је отмица послужила као средство да избегну прогањање. Додајмо да су потписници поменуте Конвенције у обавези да ни у ком случају и ни на који начин не врате такво лице на територију на којој му из горе наведених разлога могу бити угрожени животи или слобода. Они се додуше према ставу 2. истог члана могу вратити, али то зависи од тога хоће ли држава на чијој се територији нађу сматрати опасним за своју безбедност или друштвеног поретка, или ће према члану 1-Ф, отмицу да квалификује као “озбиљно неполитичко кривично дело, или акт супротан циљевима и начелима Уједињених нација”.

Поставља се питање карактера овакве отмице, степена виности учиниоца те да ли је овде искључена противправност о чему ће бити говора у делу о противправности.

Отмица је била средство за прелазак државне границе и у оним случајевима када отмичар није био нити гоњен нити прогањан, али му је из других разлога ускраћен пут у иностранство. У таквим случајевима непосредан циљ отмице је прелазак границе, док даљи циљеви могу да буду сасвим различити, од жеље да се живи у друкчијој политичкој средини па до младалачког авантуризма. Ситуација може у таквим случајевима бити сложена зато што отмичар бива оптужен и за илегални прелазак границе, који се у неким законодавствима строго кажњава. Такви су прописи у источно европским земљама и сада а личне прописе смо имали и ми након Другог светског рата<sup>203</sup>.

---

<sup>202</sup> На овај су се основ до сада с успехом позивали отмичари-избеглице из Источно-европских земаља. Види докуменат Међународне организације за цивилно ваздухопловство А-17-WP/9

<sup>203</sup> Наше раније кривично законодавство је познавало бегство као кривично дело. Тако је кривични законик из 1951. године, у члану 110 став 1 прописао казну до 12 година строгог затвора за грађанина Југославије који ради вршења непријатељске делатности против своје домовине побегне у иностранство или припрема бегство или неовлашћено остане у иностранству. Нови Кривични закон СФРЈ из 1977. године, изоставио је ову инкриминацију. Јер, бегство више није противправна радња, с обзиром да је у начелу сваком дозвољено да напусти земљу, а сама намера извршења неке непријатељске делатности не може представљати кривично дело. Осим тога, таква инкриминација није ни у сагласности са неким одредбама Међународног пакта о грађанским и политичким правима од 1966. године, (Службени лист СФРЈ бр. 7/71). У вези са изостављеном инкриминацијом треба поменути, да је према чл. 249 КЗ СФРЈ и даље кажњиво дело недозвољеног прелаза преко границе (раније члан 330 КЗ/1951) према чијим обележјима је кажњив илегални прелаз или покушај прелаза преко границе у организованој групи, са оружјем или уз употребу насиља.



Велики је број отмица извршених ради бекства из источних земаља након Другог светског рата, затим из Кубе у SAD у време кубанске кризе, али их има и данас.

- Три члана посаде Југословенског Аеро транспорта присилили су остале чланове посаде 17.10.1951. године да авион спусте на циришки аеродром где су од швајцарских власти затражили азил<sup>204</sup>.

- Два младића из Немачке Демократске Републике из авантуристичких побуда присилили су авион Пољске компанијеLCT да се 19.10.1969. године спусти у Западни Берлин<sup>205</sup>.

- Седам чланова посаде са два авганистанска борбена хеликоптера совјетске производње МИ-24 са свим савременим наоружањем побегли су у Пакистан и спустили се у близини пакистанског града Мираншаха недалеко од авганистанско-пакистанске границе 13.07.1985. године. Свих 7 чланова посаде затражило је политички азил<sup>206</sup>.

- Пилот кинеског војног авиона спустио се на пиринчано поље у близини града Ирана око 170м јужно од Сеула дана 24.08.1985. године. Том приликом погинуо је навигатор и један сељак који се налазио у близини. Пилот је затражио политички азил од јужнокорејских власти и изразио жељу да иде у Тајланд<sup>207</sup>

---

Слични су мотиви били и за изостављање инкриминације која је била предвиђена у члану 111 ставу 1 реченица прва Кривичног законика из 1951.године,. И овде се ради о једној радњи (долазак на територију Југославије) која није противправна. Ни онда када је таква радња предузета ради непријатељке делатности не може представљати кривично дело, јер сама сврха доласка неког лица на територију СФРЈ не може бити основ за кажњавање.

<sup>204</sup> В. Zlatarić, *Otmice vazduhoplova i drugi oblici ugrožavanja bezbednosti medjunarodne civilne plovidbe*, Zagreb 1974.,13.

<sup>205</sup> *Revue générale de oit International Public*, Paris, 1971., 142.

<sup>206</sup> „Политика“ од 14.07.1985.

<sup>207</sup> „Политика“ од 26.08.1985.

## 4.2.6. Остале побуде

### 4.2.6.1. Отмице због узимања талаца ради уцене

Један број отмица извршен је из користољубивих побуда. Те отмице иако су скопчане са употребом насиља и тешким последицама, немају карактер терористичког акта, већ класичног кривичног дела. Ево неколико таквих случајева:

-Авион филипинске компаније летео је 07.11.1968. године према Манили. У току лета разбојник Рабуа и његова банда напали су путнике и покупили су им сав новац и драгоцености у вредности од 23000 долара, тешко су ранили једног полицијског агента који им је пружио отпор, убили су у борби и једног путника и коначно присилили пилота да атерира уз руб аеродрома. Одатле су побегли с пленом узевши неколико путника као таоце. Рабуа је касније био пронађен, ухапшен и 07.03.1970. године осуђен на смрт и та је казна над њим и извршена<sup>208</sup>.

-Један отмичар авиона у Америци 25.11.1970. године, пошто је добио тражену уцену од 200.000 долара, скочио је из авиона падобраном ноћу изнад једне шуме. Ни он ни плен нису никада пронађени<sup>209</sup>.

-Једна банда отмичара од 10 мушкараца и 6 жена 01.08.1972. године заузела је авион америчке компаније Delta Airlines на путу из Детроита за Мајами. У Мајамију су затражили и добили уцену од милион долара да би пустили путнике<sup>210</sup>.

-Секретаријат за унутрашње послове СР Словеније објавио је да су ујутро 20.08.1973. године, тројица наоружаних младића из Љубљане, покушали да на аеродрому

---

<sup>208</sup> M. Sundberg, Op.cit. 165.

<sup>209</sup> Pregledano 05.02.2023., <https://www.k1info.rs/funbox/misterije/12917/jedini-neresen-slucanj-otmice-aviona-istoriji/vest>

<sup>210</sup> M. Sundberg, Op.cit. 165.

Брник отму један амерички “JUMBOJET” ради добијања уцене од милион долара и одласка у иностранство<sup>211</sup>.

Врло је тешко открити праве мотиве отмичара. Некад сами отмичари истичу политички мотив, без обзира што он не стоји а то зато да би издејствовали за себе повољнији третман. Некад уз политички мотив присутно је и користољубље. То налазимо у следећим отмицама:

-Три палестинска командоса присилила су авион “Jumbo Jet” компаније Lufthansa да се спусти у Аден 21.02.1972. године. Тамо су пустили из авиона педесеторо деце и жена, задржавши 135 путника и 15 чланова посаде као таоце. Међу путницима налазио се и деветнаесто годишњи син пок. Роберта Кенедија. Као разлог ове отмице, командоси су навели знатну финансијску помоћ коју СР Немачка пружа Израелу и тражили су за ослобађање авиона и путника пет милиона марака. Уцена је исплаћена према упутствима командоса и авион и путници су били ослобођени<sup>212</sup>.

-Тројица отмичара непознатог идентитета отели су 05.11.1984. године саудијски путнички авион “Trajdent”, који је летео на линији Лондон-Цеда-Ријад. Отмичари су принудили посаду да слети на Техерански аеродром. Ова отмица се завршила тако што је у авиону избила туча између неколицине путника и отмичара. Један од путника у авиону, саудијски официр Ubdul Ali напао је киднапере ножем, након чега је настао метеж и прилика да се отворе врата. Гужва, коју очито више нису могли да контролишу отмичари наоружани само једним пиштољем, искористиле су иранске снаге безбедности. Један путник је том приликом доживео срчани удар.

Иначе, непосредно пре побуне у отетом авиону вођени су преговори киднапера и представника иранског министарства унутрашњих послова. Званично је саопштено да су отмичари од иранских власти прво затражили разговор са министром унутрашњих послова, а касније писмено обавестили иранске власти о својим захтевима. Уз суму од 500.000 долара

---

<sup>211</sup> „Novosti“ од 21.08.1973.

<sup>212</sup> Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique (RICPT), No 1/1971-72, 25.

терористи су затражили да “Саудијска Арабија остави на миру Јерменски народ и да из њихове отаџбине повуче саудијске учитеље”. За то су тражене иранске гаранције, као и политички азил у Исламској републици. На основу захтева се може претпоставити да су отмичари припадници јерменске националности међутим, њихов идентитет није био обелодањен ни након разговора са представником иранског министарства унутрашњих послова.

Техеран се од ове отмице званично оградао изјавом премијера Мусоравија, који је осудио ваздушно пиратство “без обзира на његове околности и мотиве”. Једини разлог због којег је саудијском авиону одобрено слетање, било је према његовим речима, упозорење пилота да у авиону понестаје горива и да би могао пасти<sup>213</sup>.

#### **4.2.6.2. Отмице које врше криминалци да би се спасли казне**

Може се очекивати, а то пракса показује, да се лица која су оптужена и осуђена за извршење кривичног дела послуже отмицом авиона као погодним средством за бекство у иностранство. Отмице ради бекства шездесетих година много су користили политички кривци, јер ако изаберу одговарајући простор могу са доста извесности рачунати да неће бити изручени ради суђења или издржавања казне. Тако је:

-двадесетогодишњи Raffaele Minichiello, припадник америчке морнарице италијанског порекла, који је требао одговорати због дезертерства, успео побећи стражарима и укрцати се 01.11.1969. године у авион америчке компаније TWA у Лос Анђелесу. Претећи карабином посади присилио их да најпре авион спусте у Денвер где је дозволио да се искрцају 39 путника и три стјуардесе. Затим се по његовом налогу авион спустио на аеродрому у Њујорку, где се укрцала нова посада способна за трансокеанске

---

<sup>213</sup> „Под иранским небом ово је осми случај отмице у протеклих 5 месеци“, Политика од 07.11.1984.године.

летове и после 18 сати напетости и 11 хиљада километара лета авион се коначно спустио у Рим. То је у историјату отмица до сада био најдужи лет<sup>214</sup>.

-Три усташка терориста претећи револверима преузела су 15.09.1972. године контролу над авионом “DC-9” скандинавске компаније SAS, који је летео на линији Гетеборг-Стокхолм са 86 путника, и присилили га да скрене у Малме. Затражили су пуштање 7 усташких терориста који су се налазили у шведским затворима, међу њима и Барешића и Брајковића, убице амбасадора Роловића. Шведска влада пристала је на тај услов и сви затражени затвореници доведени су у току ноћи на аеродром у Малмеу. Један од њих по имену Милићевић, којем је казна скоро истицала, одбио је да се укрца у отети авион. Ушавши у авион, Барешић и Брајковић поставили су нови услов за пуштање путника, тј. тражили су своту од милион шведских круна. Коначно су пристали на пола те своте коју је требало ноћу сакупити буђењем директора неколико локалних банака. Примивши новац, терористи су пустили све путнике и наложили полетање авиона. У ваздуху су одредили правац према Шпанији и авион је слетео у Мадрид где су се терористи после дужих преговора предали шпанској полицији која им је одузела примљену уцену<sup>215</sup>.

-Путнички авион америчке компаније “Ameriken Airlines”, који је отет 02.01.1985. године за време лета од Девичанских острва до Њујорка и присиљен да се спусти у Хавану, слетео је на аеродром у Хавани, где су ослобођени сви путници њих 184 и 13 чланова посаде, док је отмицар авиона, познати криминалац, притворен<sup>216</sup>.

-Путнички авион “Boeing 727” западно немачке компаније “Lufthansa” са 35 путника и 8 чланова посаде који је летео на линији Франкфурт-Дамаск отела су двојица двадесет седмогодишњих сиријских држављана које у Дамаску очекују тешке казне, због кривичних дела, потраживани од стране западно немачке полиције, такође, због разних кривичних дела са елементом насиља и против имовине<sup>217</sup>.

---

<sup>214</sup> BBC News на српском » *Najduža i najspektakularnija otmica aviona*, преузето 22.09.2022., <https://www.danas.rs/bbc-news-serbian/najduza-i-najspektakularnija-otmica-aviona/>

<sup>215</sup> „NIN“ од 24.09.1972., 31.

<sup>216</sup> „Večernje Novosti“ од 03.01.1985.

<sup>217</sup> „Политика“ од 28.02.1985.

#### 4.2.6.3. Отмице које врше умоболници

Једну групу отмицара, којима је довољан само акт отмице и публицитет који он доноси, представљају не малобројни појединци који тако желе да скрену пажњу на своју личност, било зато што су нервно поремећени<sup>218</sup> или им је живот тежак. Они по правилу отимају авионе који припадају домаћим превозницима њихових земаља. На пример:

-Једна Италијанка стара 55 година присилила је употребом револвера 11.03.1972. године авион компаније AL ITALIA, који је летео на линији Рим-Милано са 34 путника и 4 члана посаде, да слети на аеродром у Минхену. Отмицарка, вероватно душевно поремећена жена, изјавила је да је отмицу извршила у знак протеста што јој је сестра принудно смештена у једну неуролошку клинику<sup>219</sup>.

-Један младић отео је јапански авион на домаћој линији 19.08.1980. године, тако што је присилио пилота лажним пиштољем да се спусти на војни аеродром у Hamamatsu. Отмицар је након тога изјавио да је тиме желео да изврши самоубиство. Утврђено је да се ради о душевно поремећеној особи<sup>220</sup>.

-Јуна месеца 1985. године један душевно поремећени отмицар отео је авион на унутрашњој линији Осло-Трандхајм у Норвешкој. Сваки талац био је замењен за сандук пива, по извршеној замени отмицар је одведен у притвор<sup>221</sup>.

---

<sup>218</sup> На основу изучавања 45 случајева отмице између 01.01.1963.године, и 01.01.1969.године, коју је извршио Интерпол, у 11,1% отмица извршилац је био нервно неуравнотежен. Дос. Европског савета AS/pol. (21), 28.03.1970., б.

<sup>219</sup> Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique (RICPT), No 1/1971/72., 29; RGDIP, No 2/1973., 484.

<sup>220</sup> N. Dando, *La represion de la capture illicite d'aeronefs an Japan*, RDPC, Nos 3-4/1971-72, 398; B. Zlatarić, *Otmice vazduhoplova*, Op.cit. 16.

<sup>221</sup> „Политика“ од 29.06.1985.

-На линији Хамбург-Лондон дана 29.03.1985. године један ментално поремећени путник покушао је да отме Lufthanzin “Boeing 737” са 108 путника и 6 чланова посаде. Авион се безбедно спустио на лондонски аеродроме “Hitrou” и нико од путника није настрадао<sup>222</sup>.

#### **4.2.7. Према оствареним последицама**

##### **4.2.7.1. Последице по односе међу државама**

Отмице ваздухоплова често имају за последицу поремећај добрих односа међу државама, оних чији је ваздухоплов отет и оних на чијој територији принудно слети, посебно ако се отмичарима да политички азил. Такав је случај “Entebbe”, као и “Larnake” где је дошло до прекида дипломатских односа између две до тада пријатељске и несврстане земље. Сем тога отмице су праћене људским жртвама и уништењем материјалних добара. Јер, поред претње у реализацији отмице долази до употребе ватреног оружја и других средстава за борбу па су жртве често чланови посаде, путници или сами отмичари. Исход отмице често је скопчан са оштећењем па и потпуним уништењем ваздухоплова у току отмице или након извршене отмице у знак протеста.

- Два “војна лица” отела су ирански путнички авион “Boeing 727” дана 27.07.1984. године. Отмичари су најпре покушали да слете у Бахреин, али су их тамошње власти одбиле. На аеродром у Дохи су се на кратко спустили где су успели да обезбеде неопходно гориво а “заузврат” су ослободили све путнике. Авион је затим наставио лет ка Египту, али им египатске власти нису одобриле слетање на аеродром Луксору. Међутим, пошто је авион остао без горива дозвољено је слетање на аеродром “Heliopolie” у Каиру. Отмичари су тада

---

<sup>222</sup> „Политика“ од 30.03.1985.

затражили од египатских власти политички азил, али је њихова молба одбијена. Затим су отмичари изразили жељу да добију политички азил у Француској, али им Француска није дозволила ни улаз у њен ваздушни простор<sup>223</sup>. Јер, понашање француске у првом случају имало је знатан утицај на погоршање већ поремећених односа између Ирана и Француске а то је био један од узрока потоње отмице француског путничког авиона “Boeing 737”, чији опис догађаја следи.

- Наиме, након узлетања са Франкфуртског аеродрома 31.07.1984. године “Boeing 737” француске ваздушне компаније “Aier France” са 58 путника и 6 чланова посаде је отет када је летео према Паризу од тројице наоружаних отмичара. Пошто авион нема резервоар за интерконтиненталне летове отмичари су морали да пристану да се спусти на међународни аеродром “Kointrin” у Женеви. По узлетању авион се упутио према Бејруту, али Бејрутска влада одбила је да да дозволу за слетање. Но после дужег кружења над аеродромом када је бензин већ био на измаку власти у Либану су морале да попусте па је авион слетео, али је само допуњен горивом па је кренуо у непознато. Авион је затим слетео у Ларнаку на Кипру, где му је такође дозвољено спуштање, из „чисто хуманитарних разлога”. Ту је успео да из авиона побегне један стјуард, а отмичари су након тога наредили пилотима да крену пут Техерана. Ризик је био велики, јер је постојала бојазан да ће нестати гориво а иранске власти су непрестано понављале забрану слетања, али су му ипак дале дозволу за слетање, пошто су отмичари претили да ће експлозивом уништити авион.

На техранском аеродрому “Mehrabad” отети авион је склоњен у скривитом делу и окружен појасом војске и полиције. У контакту са представницима Министарства иностраних послова Ирана отмичари су затражили да Француска ослободи из затвора 5 њихових истомишљеника (3 Либанца и 2 Иранца) који су јуна 1980. године у Паризу покушали да убију бившег иранског премијера Бахтијара, једног од кључних противника имама Хомеинија и убили једног полицајца. За испуњење овог услова дали су рок од 6 сати. Иза ове отмице стоје тзв. ”Чувари ислама” (Паздарани), али су организовању отмице учествовали и чланови “Секције Исламског цихада за Индијски подконтинент”. Речено је

---

<sup>223</sup> „Политика“ од 28.-31.07.1984.



да је намера отмичара да присиле Француску да промени своју “политику непријатељства према Ирану и исламским снагама у свету”.

Претње су биле озбиљне па је француска влада била у сталном заседању (министар спољних послова Seson, који је у то време био у званичној посети нашој земљи, због овог догађаја вратио се у Француску) и развила интензивну дипломатску активност да би се спасли животи талаца. На захтев отмичара упућена је порука преко иранског отправника послова у Паризу, да у тако кратком временском року влада не може да удовољи њиховом захтеву. Уследиле су консултације са земљама, чији су држављани били међу таоцима ради заједничке акције. Затражена је помоћ и генералног секретара Уједињених нација Де Куелјага. У исто време представник Иранског Министарства иностраних послова изјавио је да “Исламска република неће сносити никакву одговорност у случају негативног исхода преговора са отмичарима” и да је његова земља, “учинила све да би жене, деца и стари били пуштени”.

Отмичари су, када се ближио рок истицања њиховог ултиматума, запретили да ће сваког часа убијати по једног путника (Француза) све док званични Париз не удовољи њиховом захтеву. Чак су једног путника извели и после “параде” одустали од стрељања. Потом су запретили да ће авион дићи у ваздух и поставити експлозив у неколико делова летилице. Баш када је иранска штампа пренела саопштење отмичарске организације ”Исламске организације за ослобођење Кодса (Јерусалима)” у којем се оштро напада Француска политика према “Војницима ислама”.

Изненада сви таоци и путници отетог авиона су ослобођени и у исто време је одјекнула експлозија у пилотској кабини. Отмичари су се предали иранским властима.

Испољена је велика сумња у светској јавности да је Иран стајао иза ове отмице. На то указује више момената, мада док је пуњен резервоар на аеродрому “Kointrin” у Женеви на аеродром је хитно стигао ирански амбасадор у Уједињеним нацијама у Женеви, који је енергично осудио “пиратски акт отмице” и одбацио захтев да авион крене у Техеран. И касније, када су се појавила тврђења да су њени дипломати пружили помоћ и били

саучесници у отмици “Boeinga 737”, ирански амбасадор у Бону демантовао је гласине као “ружну клевету”. Међутим, више околности пружају основу за сумњу да је ипак Иран стајао иза ове отмице. Тако се тврди да су отмичари у авиону од Франкфурта до Техерана имали само “кухињске ножеве” и једну “торбу за коју су говорили да је напуњена експлозивом”, а да су се појавили са револверима у рукама, тек по слетању на техрански аеродром. Индикативно је и то да су се отмичари са аеродрома “Mehrabad” одвезли “Mercedesom”. Према тврдњама иранске емиграције у Француској, која опонира Хомеинијевом режиму, секретар иранске амбасаде Big Deli је са “Исламским друштвом”, које делује широм света, организовао отмицу авиона. Отмичари су претходно били тренирани у Техерану у Ghomu. Коначно Ирански председник Хомеини, поводом указивања западних земаља да иза отмице стоји Иран, жестоко је напао западне земље и SAD, дефинишући их као “предводнике светског тероризма, претећи им узвратним још силовитијим таласом тероризма” који ће погодити њих. Изричито је оптужио Француску да прима и помаже “најокорелије терористе”, да се “руга” Исламској републици, да би на крају поставио питање: “којим правом они који су благонаклони према тероризму сада виде смак света у томе што је отет један њихов авион?”.

За већину француских дневника нема никакве сумње да су терористи деловали у дослуху са Хомеинијевим режимом или бар једном фракцијом у њему. То произилази и из става председника Франсоа Митерана, који је на вест о ослобађању талача, изразио захвалност другима, посебно Министру иностраних послова Геншеру, али не и влади у Техерану. Иначе, јасно је да је Иран љут Французима због продаје оружја Ирачанима са којима је у рату, а отмица овог авиона је требало да допринесе слабљењу социјалдемократске власти чија је позиција иначе већ пољуљана многим недаћама, пре свега економским<sup>224</sup>.

-Два пилота, 6 припадника армије и двоје цивила отели су ирански транспортни авион “Foker” (Ф-27) дана 15.06.1984. године. Покушаји отмичара да нађу бар привремено уточиште у Уједињеним Емиратима, Бахреину и Саудијској Арабији нису уродили плодом. Оставши без горива пилот се у гесту очаја спустио на писту бахреинског аеродрома и ако

---

<sup>224</sup> „Политика“ од 01.-06. и 08. avgusta 1984.; „Novosti 8“ br. 228 od 09.08.1984.

му је слетање било забрањено а писте биле закрчене празним аутобусима. Након тога отети авион је наставио лет у правцу Египта где му је дато одобрење за слетање на аеродром у Луксору. Ту су се сва одбегла лица предала војним властима. Египат, међутим, није дао политички азил отмичарима, па је отети авион затим преко Италије стигао у Француску. Четворица Иранаца, који су затражили политички азил стављени су у кућни притвор, а војни авион је враћен у Техеран заједно са четворицом путника који су се за време отмице затекли у авиону<sup>225</sup>.

#### 4.2.7.2. Жртве на страни путника и посаде

-Један Италијан покушао је отмицу авиона холандске компаније KLM непосредно пре атерирања на аеродром Schiphol и том приликом пробо је ножем једну девојчицу од 14 година<sup>226</sup>.

-Два авиона еквадорске компаније AF са 54 путника присилно су била скренута 07.09.1969. године на Кубу од стране тринаесторице отмичара међу којима је била и једна жена. Том приликом био је убијен копилот и рањен један члан посаде<sup>227</sup>.

-Римски аеродром је био поприште крвавог терористичког напада. 17.12.1973. године група палестинских командоса у моменту детекторске контроле путника, изненада је отворила ватру из аутоматског оружја, продрла на писту, бомбама напала један амерички авион, затим отела авион западно немачке ваздухопловне компаније и упутила се у правцу Атине. На Атинском аеродрому отмичари су убили једног таоца, заробљеног италијанског полицајца. После свега овога предали су се властима у Кувајту. У тим акцијама су погинула 32 лица. Отмица је извршена ради ослобађања нападача на Атински аеродром 05.08.1973. године<sup>228</sup>.

---

<sup>225</sup> „Политика“ од 16.-20.06.1984.

<sup>226</sup> М. Jacquemin, op.cit. 273.

<sup>227</sup> Ibid.

<sup>228</sup> „Политика“ од 18. и 19.12.1973.; NIN br. 1198 od 23.12.1973.

### 4.2.7.3. Жртве на страни отмичара

Онда када се пружи отпор или врши ослобађање путника и посаде организованом акцијом командоса жртве су најчешће на страни отмичара.

-Чланови Палестинског покрета отпора, преузели су контролу над авионом Белгијске компаније “SABENA” који је летео у Тел Авив 08.05.1972. године. То је изузетан случај отмице, где авион није скренут са одређене линије. Нападаци су хтели на аеродрому у Тел Авиву изнудити ослобађање стотину Палестинаца из израелских затвора. Међутим, под командом самог Моше Дајана који је лично управљао акцијом, израелски командоси прерушени у механичаре продрли су у кабину, убили нападаче мушкарце, смртно ранили једну жену а друга се предала<sup>229</sup>.

-Sayed Hussain, отмичар пакистанског авиона осуђен је на смрт и казна је извршена 05.11.1979. године у централном затвору у Кавалпиндију. У току отмице Hussain је био ухваћен и том приликом је експлодирала граната, а он изгубио вид и једну руку<sup>230</sup>.

### 4.2.7.4. Жртве и на страни посаде и на страни отмичара

-Амерички држављанин John Divivio дана 17.03.1970. године, када је авион америчке компаније Eastern Airlines летео са 68 путника и 5 чланова посаде из Њујорка за Бостон, ушао је насилно у пилотску кабину и у борби која је настала убио је копилота, а затим је

---

<sup>229</sup> В. Zlatarić: „Otmica vazduhoplova i drugi oblici ugrožavanja međunarodne civilne zračne plovidbe“, Zagreb 1974., 19.

<sup>230</sup> Revue Générale de Droit International Public (RGDIP), 2/80., 663.

њега убио пилот, иако рањен у трбух и обе руке, и крајњим напором успео сретно да атерира<sup>231</sup>.

#### 4.2.7.5. Последице по материјална добра

-Присталице Фидела Кастра присиле су кубански авион 03.11.1958. године који је летео на линији Miami-Navana, да атерира на једну плажу залива Нипе. Како је изабрана писта била прекратка авион се разбио у мору и 17 особа је погинуло. То је прва отмица авиона која се трагично завршила<sup>232</sup>.

Али, уништење авиона може бити и манифестација крајње мржње и бескомпромисности терориста. Тако је:

- Авион “Boeing” америчке компаније TWA на путу из Њујорка за Тел Авив дана 29.08.1969. године присилно скренула у Дамаск група бораца Палестинског ослободилачког покрета коју је предводила елегантна и лепа Leila Khaled, названа “заручницом револуције” и “фетишом фронта”. Авион је после атерирања био уништен у знак протеста<sup>233</sup>.

- Два припадника фронта за ослобођење Кашмира присилила су авион компаније Indijan Airlines са 26 путника и 4 члана посаде да атерира у пакистански град Ахоре, тражећи од Индије да ослободи све политичке затворенике у вези са ситуацијом у Кашмиру. Пустивши путнике и посаду отмичари су авион уништили експлозивом<sup>234</sup>.

- Авион “JUMBOJET” јапанске компаније JAL после полетања из Амстердама 20.07.1973. године за Канаду са 123 путника и 22 члана посаде присилно је скренут и

---

<sup>231</sup> Revue Générale de Droit International Public (RGDIP), 1971., 155; B. Zlatarić, Op.cit. 15.

<sup>232</sup> M. Jacquemin, *Maitrise illicite d aéronefs*, RICPT, No 4/1970, 271.

<sup>233</sup> M. Jacquemin, Op.cit. 273.

<sup>234</sup> Revue Générale de Droit International Public (RGDIP), 1972., 216.

спустио се на аеродром у Дубаију. Приликом отмице од експлозије ручне гранате погинула је једна жена, за коју је речено да је вођа групе отмичара, а рањен је један стјуард. После дужих и неуспелих преговора отмичари (један Јапанац и три Арапа) тражили су наводно уцену од пет милиона долара. Пошто уцену нису добили одлетели су из Дубаија и спустили се на аеродром Бенина. Ту су искрцани сви путници, посада као и сами отмичари, након чега је настала експлозија и авион је био уништен. Либијске власти ухватиле су отмичаре а пуковник Гадафи је изјавио да ће им се судити по “исламском закону” који предвиђа смртну казну, одсецање руке или ноге, односно затвор<sup>235</sup>.

#### **4.2.8. Однос државе према отмици и отмичарима**

##### **4.2.8.1. Неиспуњење услова отмичара**

Страх да ће отмичари остварити насиље којим прете, а под притиском јавности и жртава, државе најчешће “попусте” и удовоље захтевима отмичара. Тако се завршава највећи број отмица. Међутим, има примера да се захтевима отмичара не удовољи, а да се ипак без употребе силе било с које стране отмица ваздухоплова “мирно” заврши. Исход отмице у многоме зависи и од понашања локалних власти. То можемо видети у следећим отмицама:

-Група наоружаних Турака 23.10.1972. године присилила је посаду турског авиона “Boeing 707”, који је летео на унутрашњој линији Истанбул-Анкара, да се спусти у Софију. Копилот и један путник били су том приликом рањени. Отмичари су држали као таоце 70 путника у авиону и за њихово ослобађање тражили да се ослободи 170 политичких

---

<sup>235</sup> „Политика“ и „Večernje novosti“ од 21.-23. и 25.07.1973. и од 04.08.1973.

затвореника у Турској. Турска влада је одбила тај ултиматум а отмичари су се после извесног времена предали бугарској власти<sup>236</sup>.

-Три наоружана мушкарца 13.11.1972. године отела су авион DC-9 америчке компаније Southern Airways у којем се налазило 27 путника и 4 члана посаде и затражили су до сада највећу уцену од десет милиона долара. После дужих преговора и слетања у више градова на крају су добили тражену суму новца па су се упутили у Хавану. Тамо је сам Фидел Кастро дириговао преговорима. Осетивши да им кубанске власти спремају заседу, отмичари су поново одлетели у SAD где су се снабдели горивом, али су се опет вратили у Хавану где су се након 32 сата, колико је трајала ова отмица, коначно предали кубанским властима. Наравно новац од уцене им је одузет<sup>237</sup>.

#### **4.2.8.2. Ослобађање војном акцијом**

Отмице ваздухоплова се завршавају предајом отмичара локалним властима где су се отетим ваздухопловом спустили, остварењем захтева постављених у уцени, реализовањем претње отмичара или акцијом командоса заинтересоване државе. Употреба силе за ослобађање путника и чланова посаде је врло ризикантна репресивна мера, јер долази до међусобног ватреног обрачуна мада се ипак она примењује. Акцију ослобађања путника, чланова посаде и авиона успешно су извели израелски командоси на аеродрому у ENTEBE-у, такође су командоси Савезне Републике Немачке успешно ослободили путнике и посаду на аеродрому у Могадишу, али су египатски командоси на аеродрому у Ларнаки претрпели неуспех. Поред ових случајева акција командоса за ослобађање путника и посаде из отетог авиона употребљена је још у неким случајевима.

---

<sup>236</sup> Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique\*(RICPT), No 4/1971-72, 29.

<sup>237</sup> Ibid.

-Четири отмицара су 30.07.1984. године отела Венецуелански авион са 82 путника и 5 чланова посаде који је саобраћао на линији Каракас-Ирасао (Холандски Антили). Отмичари су приморали посаду авиона, одмах после узлетања, да промени правац и авион се најпре спустио у Porto-of-Sprein, а после узимања горива одлетео је за Арубу. Отмичари су затражили од владе Венецуеле да би пустили путнике на слободу три милиона долара и извесну количину оружја и муниције, као и хеликоптер за ослобађање четворо деце. Изненадном акцијом командоса Венецуеланских снага безбедност на аеродрому у Pírasou ослобођени су сви путници и чланови посаде отетог авиона. Том приликом два отмицара су убијена, док нико од путника није повређен<sup>238</sup>.

-Авион немачке компаније “Lufthansa”, “Boeing 727” отет је 27.03.1985. године док је летео на линији из Дизелдофа преко Минхена за Атину. Авион је слетео на аеродром у Истанбулу ради пуњења горивом. Ту је отмичар ослободио све путнике а задржао једино пилоте захтевајући да авион даље лети за Либију. Командоси турске полиције уз помоћ три члана посаде успели су да савладају отмицара-сиријског грађанина. Отмичар је био наоружан ножем и пакетом динамита<sup>239</sup>.

### **4.2.8.3. Указивање гостопримства и заштита отмицара**

Наилазимо и на такво понашање држава којим се приређује дочек и гостопримство путницима и посади а отмичари добијају почести за своје херојство. То је случај у отмицама авиона између зараћених држава Ирака и Ирана. Иначе, Багдад је свечано изјавио да неће враћати, отете авионе не само ратне, што се подразумева, већ и путничке.

-На унутрашњој линији након полетања из Сиаза за Техеран 28.08.1984. године, отмичари младић и девојка запретили су посади авиона “Airbas” да ће експлозивном

---

<sup>238</sup> „Политика“ од 31.07. и 01.08.1984.

<sup>239</sup> „Politika ekspres“ од 28. и 29.03.1985.



разнети авион ако посада не скрене према Кувајту. Авиону није одобрено слетање у Кувајт па је скренуо према Ираку где се спустио на аеродром војне базе. Представник ирачког Министарства информација изјавио је да ће киднаперима уколико то затраже, бити дат политички азил у Ираку, док ће путници њих 195 имати избор да остану, да се врате или да пођу у неку другу земљу. Путници су пребачени у луксузни хотел “Багдад” и њима је приређен програм обиласка светих места. Ирански представник је осудио отмицу и навео да се “први пут у историји ваздухопловства догодила отмица у којој су сарађивали ратни авиони једне државе”. Након одбијања Кувајта да омогући слетање иранског авиона на своју територију, Багдад је, како се тврди у Техерану понудио свој аеродром. После тога два ирачка ловца су приморала авион да слети на њихову територију. Напротив, истиче се да је на захтев посаде “Airbasa” дозвољено слетање на ирачку територију “из хуманитарних разлога и због безбедности путника”.

Иран је затражио од генералног секретара De Kuelјага да се лично ангажује како би се обезбедио повратак иранског путничког авиона. Наравно посредовање је било безуспешно, јер према званичној изјави на конференцији за штампу министар за културу и информације Latif Džasim, Багдад неће враћати отете иранске путничке авионе који слете на његову територију и да ће и даље пружати азил киднаперима, дезертерима и избеглицама из земље са којом је Ирак у рату. Ова изјава имала је призив подстрекавања потенцијалних отмичара иранских авиона<sup>240</sup>.

#### **4.2.8.4. Награђивање отмичара због извршене отмице**

Отмичари ваздухоплова често освајају симпатије јавности као хероји за општу ствар. Њима за храброст уручују и награде. То је случај са отмицом кинеског авиона.

---

<sup>240</sup> „Политика“ од 29. и 30.08.1984. и 11.09.1984.

-Шест Кинеза су маја 1983. године отели кинески путнички авион и присилили посаду да слети у Јужну Кореју. У Сеулу им је за изведену акцију “уручена награда” од милион и осамсто деведесет хиљада тајванских долара, а сем тога сваки од отмичара добио је тридесет хиљада тајванских долара од владине организације за хуманитарну помоћ, а остатак “награде” исплаћен је из фонда прилога грађана Тајвана прикупљених на име финансирања одбране отмичара пред сеулским судом. Међутим, и поред тога сеулски суд је отмичаре осудио на казне затвора од 3 до 6 година, због кршења јужно корејских закона о безбедности ваздушне пловидбе и илегалног ношења ватреног оружја. Отмичари нису у целости издржали казне, већ је пре истека године дана суд казне укинуо и отмичаре протерао из земље. Кина је оштро протестовала због тога што су јужно корејске власти ослободиле 6 отмичара њиховог авиона, иначе кинеских држављана и дозволиле им да из Јужне Кореје оду на Тајван<sup>241</sup>.

#### **4.2.8.5. Давање политичког азила**

Однос државе, на чију је територију слетео отети ваздухоплов, према отмици огледа се на питању екстрадиције односно давања политичког азила. Понашање држава је различито но у заузимању начелног става према отмицама већ у одређеном конкретном случају. На то рачунају и сами отмичари па отетим авионом одлазе у земљу која је у непријатељским односима са земљом отетог авиона, јер ту оправдано очекују добијање политичког азила.

-Чланови три револуционарна покрета Ejército Revolucionario Popular, Револуционарних оружаних снага и Motoneros, побегли су из аргентинског затвора, затим отели авион и побегли у Чиле где су стигли 15.08.1972. године. Председник Чилеа Аљенде дао им је право азила 25.08.1972. године па су они затим редовним авионом напустили земљу и отишли на Кубу. Дакле, чилеанске а упоредо са њима и кубанске власти нису

---

<sup>241</sup> „Политика“ од 15.08.1984.

сматрале да су отмичари одговорни за учињену отмицу па нису били ни подведени под кривичну одговорност<sup>242</sup>.

-Тако су либијске власти дале политички азил отмичарима филипинског путничког авиона. Том приликом је речено да се азил даје “из хуманитарних разлога”. Отмичари су иначе од филипинских власти тражили 300 хиљада долара и ослобађање 5 затворених лица у замену за путнике и чланове посаде.

-Четири америчка држављанина отела су амерички авион који је летео на линији Детроит-Мајами и пилотима наредили да лете у Алжир. Изјавили су да припадају покрету “Црни пантери”. Отмичари су у Алжиру добили политички азил. Затим су тајно отпутовали у Француску, али су тамо ухапшени 25.06.1976. године. На захтев SAD да буду изручени, суд у Паризу је одбио захтев за екстрадицију оценивши да поступци америчких држављана имају политички карактер<sup>243</sup>.

#### 4.2.8.6. Дозвола екстрадиције

- Данске власти протерале су пољског држављанина (Krzystof Krynski) који је извршио отмицу пољског авиона 19.08.1970. године и слетео на данску територију затраживши политички азил. Азил му није дат већ је изручен Пољској. Након предаје пољски суд му је изрекао казну затвора у трајању од 3 година 6 месеци<sup>244</sup>.

- Бугарин Rumén Dimitrov отео је бугарски авион 18.06.1977. године и са њим се спустио у Београд. Окружни суд у Београду дозволио је одлуком од 18.08.1977. године његово изручење бугарским властима. Према штуром саопштењу бугарских власти, суд у Софији осудио је отмичара на “праведну казну”<sup>245</sup>.

---

<sup>242</sup> Revue Générale de Droit International Public (RGDIP), 2/1974.; B. Zlatarić, *Otmice vazduhoplova*, Op.cit. 13.

<sup>243</sup> Revue Générale de Droit International Public(RGDIP), 2/1980., 609.

<sup>244</sup> *Ibid.*

<sup>245</sup> Revue Générale de Droit International Public (RGDIP), 1/79, 139; O slučaju više RGDIP 1978., 242.

- Отмичари ЈАТ-овог авиона на линији Титоград-Београд од 26.09.1981. године, чији су политички мотиве још нејасни, разматрали су Јужну Африку и Израел као могуће уточиште знајући да Југославија с тим земљама не одржава дипломатске односе. Прва је била далеко, а Израел је одбио да их прими, јер би тако компромитовао свој ригорозни став против сваке попустљивости према терористима, за који тражи подршку од осталих држава. Авион је морао да слети на Кипар, чије власти нису отмичарима ни допустиле да формално ступе на њихову територију. Због тога поступак екстрадиције није ни био потребан да би се они предали југословенским органима<sup>246</sup>.

### **4.3. Отмица ваздухоплова као терористички акт државе**

Иза великог броја отмица ваздухоплова из политичких побуда прикривено стоји нека страна држава самом моралном подршком или тако што организацији којој отмичари припадају даје нужне податке потребне за извршење отмице, материјална средства или обећава уточиште на њеној територији. Понекад је учешће стране државе директније, њени органи или по њиховом налогу отмицу предузимају појединци или групе лица. Но, није редак случај да се држава појави сасвим отворено као учесник или непосредни извршилац отмице тј. да радњу отмице предузимају њене војне формације.

-Либијске власти авион британске компаније ВОАС 22.07.1971. године, док је летео на либијском ваздушном простору из Лондона за Дерд-Салам присиле су да се спусти на аеродром у Бенгазију. Ухапсиле су два путника, суданска официра, који су учествовали у пучу против генерала Немеирија и који су се хтели вратити у Картум не знајући да је генерал опет преузео власт. Сутрадан су били предани суданским властима и у Картуму су с

---

<sup>246</sup> „Политика“ од 27. и 28.09.1981.

осталим путницима осуђени на смрт. Британска влада је протествовала тражећи извињење и враћање ухапшених Суданаца, ком захтеву наравно није удовољено<sup>247</sup>.

-Ловци израелског ратног ваздухопловства 10.08.1973. године присилили су над Бејрутом једну ирачку путничку каравелу да се спусти на одређени израелски војни аеродром. У авиону је било 80 путника. Након задржавања од око 2 сата, авион се вратио у Бејрут са свим путницима. Према изјави израелског министра одбране Моше Дајана, ирачки авион је отет јер се претпостављало да је у њему Жорж Хабаш, вођа екстремне групе палестинских герилаца, који је одговоран за последњи масакр на атинском аеродрому и за отмицу уништеног јапанског авиона. Поводом овог случаја а на захтев ирачке владе Савет безбедности је 15.08.1973. године једногласно усвојио резолуцију којом се “Влада Израела осуђује за повреду суверенитета и територијалног интегритета Либана и за насилно скретање и отмицу ирачког авиона над либанским ваздушним простором”<sup>248</sup>. Ову отмицу осудио је и Савет ОАСИ<sup>249</sup> на заседању 20.08.1973. године.

Врло је тешко доказати учешће стране државе у извршењу отмице. Било је случаја отмице где се јавно и званично изражавају сумње о учешћу државе у отмицу ваздухоплова, и где се са друге стране те сумње оповргавају, и иста отмица јавно осуђује као акт тероризма.

- Пет отмичара дана 04.12.1984. године отели су авион кувајтске ваздухопловне компаније са 155 путника и 11 чланова посаде који је летео на линији Кувајт-Карачи. Приморали су посаду да се спусти на техрански аеродром “Махрабад” претњом да ће експлозивом разнети авион уколико им се ускрати спуштање. Отмичари су били наоружани

---

<sup>247</sup> F. Von Stalder, *Die Luft piraterie in Rechtlicher Sicht.*, *Zeitschrift fur Luftrecht und Weltraumrechtsfragen*, July 1969; 152-155, 1972., 1170.

<sup>248</sup> „Политика“ од 11.-16.08.1973.

<sup>249</sup> **ОАСИ**-Организација међународног цивилног ваздухопловства (енгл. International Civil Aviation Organization), позната по свом акрониму, ИСАО, је специјализована организација Уједињених нација чија је улога да на међународном нивоу ствара и регулише стандарде и препоруке у интернационалном ваздухопловству. Ова Агенција УН је формирана на основу Чикашке Конвенције о међународном ваздушном саобраћају из 1944. године. Пре ње прва конвенција која је регулисала ваздушни путнички саобраћај на интернационалном нивоу била је Варшавска конвенција, док је Чикашка конвенција представљала надоградњу Варшавске конвенције јер су њоме решавана питања која нису била обухваћена Варшавском конвенцијом. Закључно са 2007. годином, 190 земаља света су приступиле овој Агенцији потписивањем Чикашке Конвенције.

једном ручном бомбом, са три пиштоља и једним револвером одузетим од кувајтског службеника безбедности који се налазио у авиону. Приликом окршаја у авиону убијена су два путника.

Отмичари су поставили захтев да им се омогући узлетање, да Кувајт ослободи више “Муцахедина”. Муцахедини чије се ослобађање тражи су учесници прошлогодишњег напада на америчку и француску амбасаду у Кувајту. Пошто су пустили 67 талаца отмичари су поставили ултиматум да ће поубијати све кувајтске путнике, уколико истог дана не буду пуштени њихови истомишљеници “Муцахедини”. Судбина путника у отетом авиону била је повод да се исте ноћи састане генерални секретар уједињених нација Peres De Kuljeар са сталним представником исламске републике Ирана у светској организацији. Ирански амбасадор Корасани је пружио уверавање Генералном секретару да иранска влада делује у том смеру. Peres De Kueljar се у исту сврху састао и са сталним представником Кувајта у Уједињеним нацијама.

И ако се званичном изјавом Исламска република оградилa од ове терористичке акције Stejt Department је изразио сумњу да иза ње стоје иранске власти, јер оне према отмичарима “показују велику меру симпатије, ако не и подршке и дослуха”. Кувајтска штампа чак ирански режим јавно оптужује. Тако лист “Al Seјasa” каже да су “поткрепљене сумње широм света о томе да је Иран или мотивисао отмичаре или је благословио отмицу авиона”. То поткрепљује тврдњом што се отмичарима даје “неуобичајени публицитет” пуштањем фото репортера у авион да снимају убијене и сл. као и то што се крије њихов идентитет<sup>250</sup>.

Иначе, могућност изручења отмичара Кувајту, или било којој другој земљи потпуно је одбачена са образложењем да до тада Ирану није изручен ни један отмичар у то време врло често извршених отмица иранских авиона. Државни представници Ирана изјавили су да ће се отмичарима судити, што је мало вероватно.

---

<sup>250</sup> „Политика“ од 05., 06., 08., 09., 10., 14. и 19.12.1984.; „Al Seјase“ од 13.12.1984.; „Al-Pau Al-Am“ од 13.12.1984.

#### 4.4. Приказ и анализа отмице америчког авиона “Boeing 727”

Отмица “Boeing 727” америчке ваздухопловне компаније TWA која је извршена 14.06.1985. године садржи све карактеристике савременог тероризма. У њој су пре свега видљиви узроци и услови међународног тероризма и ширина реперкусија које изазива. Испољена је бројност погођених држава (САД, Грчке, Француске, Велике Британије), обухваћен је и велики број заинтересованих држава (Израел, Алжир, Либан, Сирија, Иран, СССР) те на њеном разрешењу активно су се укључиле многе државе (Швајцарска, Аустрија, Шведска) и органи Уједињених нација и њен генерални секретар Peres De Kueljar, Међународни црвени крст као и друге међународне организације. Однос према овој отмици је јасно испољио политичку подељеност у савременом свету и однос појединих држава према блиско источној кризи.

Отмицу су извели више извршилаца који су се представили као припадници више арапских ослободилачких организација. озбиљна претња да ће убити таоце и уништити авион ако се не испуни услов да се из израелских затвора пуне 700 затворених Арапа углавном “Шиита” непосредно је ангажовала шефове појединих држава (Реган, Митеран, Перес). Израел и Сједињене Државе су чврстог става према свакој терористичкој уцени. Поводом ове отмице обе стране су јавно остајале код тог става, али је исход отмице показао да су једно јавне изјаве а друго практично понашање.

Свака отмица ваздухоплова изазива широко интересовање светског јавног мњења које добија ангажовани облик. Овде су отмичари искористили таоце за стварање јавног мњења у одређеном правцу. Они су дозволили ТВ репортерима да снимају таоце који су се обратили грађанима Сједињених Држава и њиховом председнику. То је утицало да 70% анкетираних сматра да су оправдани захтеви отмичара и да их треба испунити. Коначно исход отмице тачније “погодбе” је врло интересантан као и начин размене талаца. Са тих разлога даћемо шири приказ и анализу ове отмице.

“Boeing 727” америчке компаније отет је на атинском аеродрому после полетања из грчке престонице за Рим. Отмичари, наоружани аутоматским пушкама и ручним бомбама наредили су капетану да летилицу усмери ка Бејруту. Власти на међународном аеродрому у Бејруту дозволиле су отмичарима да слете, напуне гориво и одлете за Алжир, где им је дозвољено слетање, “из хуманитарних разлога и ради пуњења авиона горивом”, како су званично изјавиле алжирске власти.

Организација “Исламски цихад”, преузела је одговорност за отмицу. Саопштено је да је операција изведена “у координацији са свим повезаним исламским организацијама и да отмичари имају потпуну слободу акције”.

Ево како је према запису с магнетофонске траке који је објавио њујоршки “Newsweek” текао разговор између заробљеног америчког пилота под надзором отмичара с једне стране и дежурног контролора лета на аеродрому у Бејруту, с друге стране<sup>251</sup>:

“Пилот: Бејруте, отмичар се спрема да активира ручну бомбу. Тражи слетање у Бејрут, очајан је. Повукао је запињачу на ручној бомби, спреман је да авион баци у ваздух, ако буде присиљен. Ми морамо, понављам, морамо, слетети у Бејрут...морамо слетети у Бејрут. Нема алтернативе.

Контролор лета: Не могу вам дозволити. Аеродром је затворен, пренесите отмичару да причека десетак минута док не нађемо неко решење за ваш проблем.

Пилот: Не долази у обзир. Да, схватамо вас, схватамо вас, али морамо слетети. Отмичар инсистира. Морамо слетети, хвала вам.

Контролор лета: Ако већ слећете, учините то тихо. На вама је да одлучите, господине, јер и сами знате да аеродром није у нашим рукама.

Пилот: Зовемо контролу, ово је TWA 847, зовемо торањ, 847 зове торањ. Отмичар туче путнике и почиње да удара пилота. Чујете ли, он туче путнике. Молим вас, морамо узети гориво.

Контролор лета: Господине, чиним највише што могу.

---

<sup>251</sup> Njuјорški “Newsweek” од 20.06.1985.



Пилот: Само пет минута, највише пет минута, са узимањем горива, само пет минута или ће почети да убијају путнике. Отвориће врата и почеће да избацују на писту убијене путнике. Пожурите, схватите ме!

Контролор лета: Спремни смо за предају горива али се авион мора померити. Одмах десно од вас је зграда, видите ли је?

Отмичар (на аеродрому): Нека не покушавају да муте. Заврнућемо шију целом свету. Нека не покушавају да нешто муте. Ми хоћемо да живимо уједињени или ћемо овај авион сјурити у главу Амину Цемајлу (предсеник Либана).

Контролор лета (говори на арапском зато што ниједан отмичар не разуме разговор на енглеском између пилота и контролора лета): Авион се мора помаћи, јер гориво не може примити на месту где се сада налази.

Отмичар: Не тиче ме се, тражим да се гориво овде сипа!

Пилот: Управо су убили једног путника- Управо су убили једног путника.

Отмичар: Ето вам. Сад нам верујете!”

Отмичари су убили у авиону једног путника и његово тело избацили на писту аеродрома у Бејруту. Један од отмичара је саопштио да је “убијен амерички маринац, један од оних који су пре две године бомбардовали Бејрут”. То је био знак шире претње.

Отмичари су затражили ослобађање свих затвореника из израелских затвора и њихово пребацивање у Санду на југу Либана. То је главни захтев на њиховој листи захтева која је предата алжирским властима. Поред тога, отмичари захтевају “хитно и потпуно повлачење квислиншких снага тзв. Армије Јужног Либана и ослобађање свих арапских затвореника из затвора и логора у Израелу”. Додали су и захтев за ослобађање свих сабораца из затвора у Грчкој и на Кипру који издржавају временске казне због учешћа у ранијим отмицама авиона или терористичким акцијама на територијама ове две земље.

Преговори су најпре започети радио путем, а затим су у авион ушли високи функционери алжирске безбедности где су непосредно водили разговоре, али без успеха.

Отмичари су напустили Алжир, па кренули у Иран, али иранске власти им нису дозволиле слетање, па после проведене ноћи у ваздуху слетели су на бејрутски аеродром где су узели гориво а затим поново отишли у Алжир.

Из Stejt Departmenta дошла је званична изјава Сједињених Држава да ће Америчка влада учинити све што може да се спасу отети путници, али да неће попустити захтевима отмичара. У међувремену на алжирском аеродрому извршена је размена, тако што је пуштено 24 путника из отетог авиона као замена за ослобођење саучесника отмичара Али Атве Туренде који су претходног дана ухапшени на атинском аеродрому. Размена је извршена пошто су специјалним авионом довезени заједно са Али Атве Турундом.

Наставља се рат нерава. Пошто је више стотина припадника специјалних “делта снага”, обучених за анти-терористичке операције, већ напустило ваздухопловну војну базу “Полк” у Каролини и упутило се на Блиски исток, пошто су отмичари “Boeinga 727” напустили Алжир и по трећи пут се усмерили ка Бејруту-16. јуна- сматрајући да им је тамо безбеднији терен. Јер, у Алжиру би их за отмицу авиона чекале веома оштре пресуде, а Бејрут се указује као погодно место, јер било шта да се догоди, могу да напусте отети авион и измакну казни за почињено дело, као што се то неколико дана раније десило групи отмичара који су отели јордански авион. У међувремену отмичари су пустили на слободу 65 талаца, тако су у авиону остала 39 путника-сви амерички држављани и чланови посаде.

Отети авион је слетео у Бејрут под драматичним околностима. Либанска влада је најпре донела одлуку да забрани приземљивање авиона, свесна свих компликација, које то може донети, али је поново морала да је измени. У тренутку уласка у либијски ваздушни простор пилот авиона, већ на измаку снаге затражио је дозволу за слетање, наглашавајући да му је гориво на измаку и да отмичари захтевају слетање, упркос постављеним препрекама. Аеродромске власти тада су убрзано уклониле ватрогасне аутомобиле и друга возила која су блокирала писту и авион је слетео.

У првом контакту с торњем отмичари су затражили да израелске власти “Одмах пусте на слободу 50 њихових сабораца за узврат што су три Американца ослободили у Алжиру, или ће крв њихових талаца бити сведок освете”.

Представници Међународног црвеног крста из Женеве укључили су се у преговоре са отмичарима још у Алжиру. На молбу америчке владе успели су да приволе отмичаре да ослободе још три таоца. Отмичари су у вези с тим преговорима упутили из Бејрута поруку: “Захтевамо да представници Међународног црвеног крста пожуре и обезбеде ослобађање 500 наших другова из израелских затвора. Ми смо у Алжиру дозволили Црвеном крсту да дође у авион и разговара са таоцима. У знак добре воље пустили смо тројицу Американаца и сада захтевамо да у замену за њих Израелци пусте наше саборце”.

Отмичари су затражили разговоре са амбасадорима три земље Велике Британије, Француске и Шпаније.

С друге стране у Белој Кући је основан штаб. Предузете су широке дипломатске активности за ослобађање талаца, мада је за јавност дата изјава, да се неће попустити захтевима отмичара. У исто време дат је налог за покретање специјалних јединица, али још одмах је било мало вероватно да би њени припадници могли да интервенишу а да не угрозе и животе педесетак америчких путника. Безвлашће у Бејруту отежава сваку акцију за ослобађање путника. Сем тога, оружане групе либанских Шиита и других потенцијалних савезника отмичара тренутно се налазе у околини аеродрома.

И председник SAD Роналд Реган се непосредно укључио на тражењу решења ове отмице, која је најтежа отмица америчких грађана током читавог његовог председниковања. Он је ступио у контакт са алжирским председником Шадлием и сиријским председником Ел Асадом.

Амерички званичници одбијају основаност вестима које круже, да се планира акција одмазде против упоришта Шиитских терориста и против земаља на које се сумња да можда стоје иза отмичара (помиње се Иран). Јавно се објашњава да би саопштавање таквих намера

могло само да угрози животе путника, али да би то могло терористичке акције преселити у Сједињене Државе. У међувремену извршена је евакуација таласа “из безбедносних разлога”, пошто је претила опасност да у случају евентуалних сукоба или покушаја војне акције за њихово ослобађање могу бити убијени. То је увелико отежало планове да се криза евентуално покуша прекинути акцијом командоса из групе “Делта” које се налазе у једној од британских база на Кипру. План о оружаном интервенцији је коначно отпао од када су у летици остала само тројица чланова посаде.

Од самог почетка отмице успостављени су контакти између Сједињених Држава и Израела. Израелска влада је 16. јуна одржала седницу посвећену захтевима отмицара. У међувремену Вашингтон је дао званично саопштење да влада неће тражити од Израела у замену за ослобађање путника да ослободи шиитске затворенике, нити ће било чиме подстицати Израел на такав корак. Међутим, то што су отмицари седморицу америчких грађана “са презименима која звуче јеврејски” скинули из авиона и о њиховој судбини се ништа не зна, може утицати на став израелских власти, да из затвора пусте 700 шиитских заточеника.

Кључна дилема требају ли Сједињене Државе да од својих израелских савезника изричито затраже пуштање 700 заточених Шиита, који је услов отмицара да ослободе таоце и да ће преузети у крајњој консеквенци одговорност за такву одлуку. Израелци траже да им тај захтев директно поднесе нека “Висока званична личност” и не пристају на посреднике и дипломатске формуле којима би се захтев разводнио. Американци даље говоре како не могу да изврше притисак на Израел, али их “не би критиковали” ако би такву одлуку сами донели, утолико пре пошто су нагостили да је пуштање Шиита у скорој будућности, пре отмице, била већ решена ствар. Израелци ове не прихватају. Ради се о осетљивом питању њихове унутрашње политике, нарочито после буре која се против Пересове владе подигла након недавне размене 1150 Палестинаца за тројицу Израелаца. И за Америчку и за Израелску владу такође реч је о томе да ће примити на себе одговорност за кршење заједничке политике по којој не треба давати уступке отмицарима, јер то, доцније, може имати теже последице.

Амерички званичници покушавају да преко шефа Шиитске организације Амал и министра правосуђа Набих Бериа дођу до решења по формули по којој би отмичари пустили таоце без непосредне размене за Шиитске затворенике, али уз обећање да ће они ускоро бити враћени кућама.

Шпанија је одбацила захтев отмичара. Представник за штампу Шпанског министарства иностраних послова саопштио је да влада у Мадриду неће одговорити на захтев отмичара за ослобађање Мухамеда Абаса Рамада и Мустафе Халила, који се налазе у затвору због покушаја убиства једног либијског дипломате у Мадриду.

Како време одмиче и отмичари постају нестрпљивији. Узнемирени су очигледним недостатком напретка у преговорима и досад неудовољеним захтевима да се око 700 Шиита ослободе из израелских затвора, а и неколико из Шпаније и Кувајта. Отмичари су запретили да ће отети авион усмерити на Тел Авив и срушити га на град уколико се брзо и ефикасно не постигне напредак у преговорима и изађе у сусрет њиховим захтевима. Упозорени су да време истиче и да тактика отезања може донети нежељене последице.

Седмог дана (20.06.1975. године) огласили су се и таоци. Екипи “Еј-Ви-Си” дозвољено је да разговара са посадом авиона на аеродрому у Бејруту. Сва тројица чланова посаде говорили су врло прибрано и хладно, рекли су да се отмичари према њима понашају углавном добро, поручили породицама да немају разлога за претерану бригу о њиховој судбини. Главни пилот Džon Terstejk је на питање да ли мисли да ли је долазила у обзир нека командоска операција спасавања и да ли и сада вреди о њој размишљати енергично одговорио “Мислим да би сви ми досад били мртви да је то покушано. Стално смо под врло, врло јаком стражом”.

Истог дана на сазваној конференцији за штампу на бејрутском аеродрому говорила су петорица “делегираних” отетих америчких грађана. У име отетих новинарима се са припремљеним саопштењем обратио Eјlin Konvel из Њустона, који је одмах изразио разочарење што Америчка администрација “не чини ништа да ослободи људе који су без своје кривице постали жртве војне и политичке игре на Блиском истоку. Нагласио је да су

таоци “распоређени у мале групе и да се налазе на тајним местима у Бејруту”. Изјавио је да их је све посетио и да су “добро и здрави, мада уморни и жељни својих породица”. Додао је да “Говори само у име талаца који су сада под заштитом Амала”. Прочитао је њихова имена (37), а затим је рекао: “Молимо председника Регана и наше сународнике Американце да се уздрже од било какве војне интервенције за наше ослобађање или било каквог насиља у том правцу ма колико покушаји били оправдани и херојски. Тражимо, такође, да Израел из својих логора ослободи заточене Либанце и тиме омогући наше ослобађање. Поготову што знамо да је раније одлучио да то учини као саставни део општег повлачења својих трупа из Либана”<sup>252</sup>.

Сједињене Државе су се већ обратиле за помоћ “пријатељским владама” а стигао је одзив три Европске неутралне државе, Швајцарске, Шведске и Аустрије које су понудиле добре услуге. Од њих се очекује да кроз контакте у Либану и Израелу обаве осетљив посао: размену четрдесетак америчких талаца у рукама либанских Шиита за 766 Шиита у рукама Израелаца. Операција по замисли Вашингтона не би смела да буде директна размена, или трговина како се почела називати, нити би посредовање требало да се схвати као посредни притисак Вашингтона на Израел.

Американци, упркос јавним тврдњама да “неће поклекнути притиску терориста”, тајно настоје да Израелску владу приволе да ослободи 766 Либанских Шиита које држе у логору Атлит близу Хаифе и истовремено узајамно јавно деле комплименте због “чврстог става” у односу на захтеве отмичара. Супротно тим изјавама Израел је најавио пуштање 25-30 Шиита, желећи на тај начин да учини гест добре воље Сједињеним Америчким Државама. Међутим, преносећи то саопштење израелски војни радио је упозорио на то да “ослобађање либанских затвореника није ни у каквој вези са захтевима отмичара америчког путничког авиона у Бејруту” и да је “почетак спровођења у живот раније донете одлуке израелске владе да пусти на слободу ухапшене Либанце.

---

<sup>252</sup> „NewYork Times“ од 21.07.1985.

Пуштање 30 либанских Шиита претходила је жива дипломатска активност у ком се ланцу налази Сирија, Иран, SAD, Израел, Совјетски Савез, мада све ове стране званично негирају “повезаност” ослобађања са драмом отетог авиона. Добре услуге су понудиле и разне личности од генералног секретара UN Переса де Куелјара преко америчког црначког лидера Џеси Џенсона до легенде светског бокса Мохамеда Алија.

Видљива су посредничка настојања Међународног црвеног крста, владе Швајцарске и Аустрије па и Шведске. Очигледно суштинском разрешењу кризе највише могу донети Сирија и Иран. У Дамаску је боравио председник иранског парламента Наџеим Рафсандџани и у сусрету са сиријским председником Хафезом ел Асадом водећа тема је била отмица авиона америчке компаније ATW. Рафсандџани је у Дамаску осудио отмицу америчког авиона и негирао било какву умешаност своје земље. Сирија је инсистирала код Ирана да искористи свој утицај на фундаменталистичке фракције либанских Шиита, пре свега “Hezbollah“ (“Исламски свети рат”), “Џихад”, “Исламски амал” па и на сопствене “Революционарне гардисте” који се налазе у либанској долини Бека око града Балбека, да убрзају ослобађање талаца. То је сврха и сусрета Рафсандџанија са најистакнутијим проиранским либанским шиитским верским вођама и са представником Амала. Рафсандџани је поновио осуду терористичког акта али једино и брзо решење за ову драму недужних Американаца види да Израел одмах и без услова пусти на слободу затворене Либанце. Таоци у Бејруту ће бити ослобођени одмах.

Израел и даље одбија да ослободи затворенике “под уценом терориста”, а Вашингтон наговештава санкције, затварање бејрутског аеродрома и блокаду либанских лука. То би требало да буде “упозорење” отмичарима да је “стрпљење председника Регана на крају”, да SAD неће моћи тако дуго да поднесе ту неизвесну ситуацију. Међутим, још увек се тражи прилика дипломатском решењу кризе, да се отмица америчког авиона и судбина четрдесетак талаца реши преговорима. Претња ће ступити на снагу у случају неуспеха дипломатије. Претња Вашингтона била је формулисана у “онеспособљавању бејрутског аеродрома за саобраћај, поморске блокаде подручја око аеродрома и делова града насељених Шиитима, забрани уласка либанским Шиитима у SAD, санкцијама против Шиита у Америци итд. Међутим, све америчке претње су одбачене уз наглашавање да

“ратоборне изјаве могу само даље компликовати ситуацију и отмицаре учинити неразборитим”.

Познато је да су Израел и SAD непопустљивог става према сваком терористичком изазову. И једни и други, у јавним изјавама, тврде да ни овог пута не намеравају да одустану од таквог става, који значи не само одбијање захтева терориста, већ искључује и било какве преговоре о условима за ослобађање талаца. То је на конференцији за штампу поновио и амерички председник Реган: уступци терористима отворили би пут за нове уцене и нова крвопролића.

Огромна већина влада је последњих година прихватила такав став према терористичким уценама у уверењу да на тај начин спречавају будуће нападе, или их бар чине мање вероватним. Опасност од отмица, тврде присталице таквог курса, увећава се изгледима да влада попусти пред уценом и удовољава захтевима отмицара. Статистички се, даље доказује да се када власти заузму такав став, знатно повећава ризик за отмицаре (само 32% отмицара има изгледа да из такве ситуације изађе некажњено), али се истовремено повећава ризик и за таоце (они, према истим статистикама, страдају у 55% случајеве када власти заузму “чврст став”, а у 22% ако пристану на преговоре). Повећани ризик за отмицаре, међутим, није довољан доказ да таква политика заиста делује као ефикасно средство одвраћања. О томе сведоче искуства управо “шампиона непопустљивости”-SAD и Израела, који упркос стриктном придржавању такве политике, остају и даље најпривлачније методе терориста и отмицара. Узроке тероризма очито треба тражити негде другде, а не у ризику који на себе преузима терориста или у његовој перцепцији “исплативости” таквих акција.

Интересантно је гледање јавног мњења на ову отмицу. Према једној анкети о испитивању јавног мњења, коју су сачинили “Вашингтон пост” и телевизијска компанија “Еј-Ви-Си”, готово 70% анкетираних Американаца мисли да Израел треба да ослободи 700 заробљених Шиита на чему таоци инсистирају. Та анкета показује да је више оних



Американаца који мисле да би SAD требало да се дистанцирају од Израела како би се смањили терористички притисци на Американце на Блиском Истоку<sup>253</sup>.

Криза америчких талаца одведених са лета 847 ваздушне компаније TWA и у трећу недељу њеног трајања није дала видљиве изгледе за окончање. Истина на владу у Вашингтону се врше две врсте притиска. Крајње конзервативни кругови од администрације траже чврстину, тј. захтевају да влада не чини уступке нити их сугерише Израелу и да не прихвата обавезу да неће бити америчке одмазде после евентуалног мирног расплета. С друге стране, разложнији део јавности, а са њим и породице талаца, па и сами преостали заточени путници са лета 847 који својим свакодневним интервјуима на телевизији почињу да се јављају као значајан фактор утицаја на тамошње расположење.

И Израелци трпе снажан притисак да помогну расплету кризе ослобађања заточених Шиита како од америчке јавности тако и од званичне администрације, која преко својих највиших представника у неколико наврата рекла да их израелске власти држе противно одредбама међународног права. Те изјаве имају карактер озбиљног упозорења, јер Израел није у најбољој прилици да се оглуши о расположењу јавног мњења у земљи од које у великој мери зависи. Израелска влада управо се не противи захтеву пуштања на слободу Либанских Шиита, али жели да то званично и јавно затраже Сједињене Државе. О томе је постигнут договор између Израела и SAD с тим да се поред 39 америчких талаца из отетог авиона „Boeing 727“ пусте и 7 Американаца киднапованих пре отмице авиона а да Израел за узврат пусти на слободу 735 затворених Либанаца углавном Шиита с тим што се имају постепено пустити на слободу у складу са развојем ситуације на југу Либана и у односу на развој „кризе око отмице“ у складу са овим договором америчка влада је поставила додатни услов да се ослободи 11 странаца које је „Hezbollah“ отео још марта прошле године. Међу њима су седморица Американаца, четворо Француза и један Британац.

Размена треба да се изврши уз посредовање француске владе, али је Париз поставио одлучне захтеве Сједињеним Америчким Државама и Израелу. Париз тражи да Израел

---

<sup>253</sup> “Washington post” од 26.06.1985.

званично изрази спремност да ослободи заробљене Либанце и то у врло кратком року, а од Вашингтона се тражи да гарантује да ће Израел ослободити заробљене Либанце. Француска би желела да се изврши симултана размена отетих особа, тако што би њене просторије биле „транзитни центар“ а не нова пребивалишта талаца.

После 17 дана трајања драме 39 америчких талаца је ослобођено. Званично није објављен садржај договора, али судећи према свему ономе што се догађало Шиитска организација „Божје руке“ („Hezbollah“) ослободила је 39 америчких талаца и 7 пре тога отетих Американаца, 4 Француза и једног Британца а америчке одговорне личности су дале гаранцију да ће Израел пустити 735 заточених Либанских Шиита. За остварење израелске обавезе посредници у овој драми добили су чврста уверавања утицајних америчких личности. Поред тога, дата је гаранција да неће бити одмазде над Шиитима. То се види и из саопштења Stejt Departmenta након пуштања америчких талаца: „да SAD подржавају безбедност Либана и да ће учинити све да би се избегле патње либанског народа“.

Међутим, дан после ослобађања америчких талаца председник SAD Реган наложио је да се предузму мере како би се изоловао а у крајњој линији и затворио аеродром у Бејруту који је био главно поприште отмице авиона TWA и 39 америчких путника. Званично је саопштио Stejt Department да су SAD „предложиле легалне акције и дипломатске кораке да се изолује међународни аеродром у Бејруту“. Истом приликом саопштено је да ће влада SAD затражити од либанских власти да идентификује и изруче Вашингтону отмичаре авиона америчке компаније TWA. Државни секретар Шуле је изјавио да ће SAD предузети правне кораке да се отмичари изведу на суд у Бејруту или било где. Међутим, до тога није дошло никада, а до тада нису ни имена отмичара саопштена<sup>254</sup>.

---

<sup>254</sup> „Политика“ од 15.-30. јуна и од 01.-12.07.1985.

„NIN“ од 07.07.1985.

„Večernje novosti“ од 15.-30.06.1985. и од 01.-03.07.1985.

„Washington post“ од 15.-30 јуна и од 01.-03. јула;

„Le Monde“ од 15.-30. Јуна и од 01.-03. Јула<

## 5. Историјат активности међународних организација у области правног уређења забране отмице ваздухоплова

### 5.1. Активност међувладиних стручних удружења

#### 5.1.1. International Law Association

International Law Association<sup>255</sup> је по први пут у садржај своје активности проблеме из међународног ваздухопловног кривичног права унела у дневни ред XXIX конференције у Буенос Аиресу 1922. године. Тада је усвојен Нацрт конвенције о судској надлежности у грађанским и кривичним предметима над лицима која се превозе ваздухопловом. Јавни ваздухоплов остаје под искључивом надлежношћу националне државе и када лети над територијом друге државе за разлику од приватног ваздухоплова који је подвргнут законима државе изнад које лети, уколико се ради о повреди закона о заштити јавне безбедности те државе или њених војних или фискалних закона или о кривичним делима извршеним у ваздухоплову, или повреди прописа о ваздушној пловидби.

На XXXIV конференцији у Луцерну 1952. године ИЛА је расправљала о питању кривичноправне надлежности. Предложена је конкретна надлежност државе којој припада ваздухоплов и државе у чијем се делокругу суверенитета ваздухоплов налази. Тако кривично дело извршено у току лета ваздухоплова сматра се извршеним у ваздушном простору сваке од државе уговорнице кроз чији је ваздушни простор ваздухоплов пошао од последњег слетања пре извршења кривичног дела па све до првог слетања, те је свака од ових држава надлежна запресуђење. А ако је учинилац лишен слободе у некој земљи ван оних којима је дата кривична надлежност она је дужна да учиниоца кривичног дела изручи оној држави која прва формално затражи екстрадицију. Друга држава му не би могла поново судити поштујући правило „*ne bis in idem*“<sup>256</sup>. Тиме се не дира у националне одредбе којима

---

<sup>255</sup> Удружење за међународно право - ИЛА

<sup>256</sup> В. Filipović, *Otmica vazduhoplova*, Op.cit. 89; Види: John C. Cooper, *Report to the Air Law Committee of the International Law Association*, May 23. 1952.

се регулише надлежност<sup>257</sup>. Овом ставу супротставило се више учесника скупа<sup>258</sup>. На следећој XXXXV конференцији ИЛА поднео је свој нацрт конвенције prof. Knauth у коме одваја питање надлежности од питања примене материјалног права. Приоритет заснивања надлежности даје држави у којој је ваздухоплов слетео. На XXXXVII конференцији International Law Association у Дубровнику Knauth је поново поднео овај нацрт са прерађеним садржајем. Ту даје два различита решења у погледу надлежности. Кривично дело извршено у ваздухоплову или према њему, када се ваздухоплов налази ван државе регистрације има се сматрати извршеним у оној земљи где је ваздухоплов након извршења кривичног дела прво слетео, и у овој држави над чијим је ваздушним простором кривично дело учињено<sup>259</sup>.

На конференцији у Буенос Аиресу 1968. године Комитет за ваздухопловство поднео је Нацрт резолуције<sup>260</sup> коју је Конференција Удружења за међународно право прихватила. Њоме се позивају државе да ратификују Токијску конвенцију о кривичним и другим делима извршеним у ваздухоплову. ИЛА се упорно залаже да се отмица ваздухоплова прогласи међународним кривичним делом, да се кривично одговорним учине не само непосредни учиниоци већ и њихови саучесници безобзира где су се налазили у време извршења дела.

### 5.1.2. Институт за међународно право

Институт за међународно право<sup>261</sup> одржао је у Загребу своју XXXV седницу у времену од 25. августа до 03. септембра 1971. године. Једна од четири тема овог скупа била је „Противправно скретање ваздухоплова“.

---

<sup>257</sup> *Ibid.*

<sup>258</sup> Chauveau, *oit Aerienne*, Paris, 1951, 493., Mayer не прихвата предност територијалног принципа, Chauveau не прихвата национални принцип а Preadelle сматра да треба усвојити приоритетни ред могућих надлежности.

<sup>259</sup> Види: S. Knauth, *Aircraft and Criminal Law dor Aircraft-International Law Association*, Dubrovnik Conference, 1956.

<sup>260</sup> В. Filipović, *Извештај са III конференције ИЛА*, 115; *Op.cit.* 115.

<sup>261</sup> На француском: „Institut de oit, international“

У материјалима овог заседања указује се на значај овог питања с обзиром да последњих година све чешћи су случајеви принудног скретања авиона са утврђеног правцаи циља летења. Према подацима о броју отмица у Сједињеним Државама, да је у 1969., 1970. и првих 7 месеци 1971. године било укупно 178 отмица а од тога 133 успешне а 55 их је остало у покушају<sup>262</sup>. Подвучено је да се ради о једном новом облику међународног тероризма. Отмице се најчешће врше из политичких мотива а они управо изазивају највеће проблеме у односима између држава и у међународном праву. На то указује локализација таквих аката, која се простире на кризним регионима. Разумљиво је да свако такво скретање има и моралне и материјалне последице и проузрокује низ политичких и правних проблема, које је тим теже решити, ако је политички аспект више присутан или уколико је испреплетаност политичких и правних елемената јаче изражена. Основно што се мора имати у виду јесте противправност чина такве радње, која има крајњи циљ да се силом приволи нека држава или неки други субјект међународног права на одређено понашање које одговара учиниоцу или ономе у чије име и за чији рачун се то ради а споредно је при томе да ли се врши уцена, заплашивање или једноставно исказивање политичких симпатија односно антипатија.

Указано је на политичку страну овог проблема и чињеницу да су државе у односима са другим пре свега вођене властитим интересима (који су често тренутни), што се одражава на међународне односе, па је у већини случајева отежано оцењивање чињеница, доношење закључака и, сходно томе, предузимање адекватних мера. Тако се може догодити, што није редак случај, да лице које је извршило скретање ваздухоплова, јесте злочинац са гледишта једних а национални херој са гледишта других. То замагљује прави аспект ових проблема.

Учињен је покушај да се дефинише појам „противправног скретања ваздухоплова“. Под тиме се има сматрати да је противправно уколико је реализовано уз употребу силе, претње силом или преваром, преузимањем или вршењем надзора над ваздухопловом у лету - или покушај да се то учини како би се ваздухоплов скренуо са одређеног пута, или у личне сврхе или с намером да се одређеном субјекту међународног права или међународних

---

<sup>262</sup> L'Express, br. 1051, od 30.08.-05.09.1971., 54.  
„Политика“ од 24. 08. до 04.09.1971.

односа наметне властита воља, а без намере да се ваздухоплов присвоји. Морамо рећи да ова дефиниција, (исто тако и термин „противправно скретање ваздухоплова“) није потпуна и ако је опширна. Она садржи у себи делове неких одредаба из до тада сачињених конвенција којимасе регулише ова међународно правна област и то: Хашке конвенције о спречавању отмица авиона из 1970. године, Токијске конвенције о кривичним делима и другим актима извршеним на ваздухоплову од 1963. године и Женевске конвенција о отвореном мору. *Истиче се да је противправно скретање ваздухоплова само једно од кривичних дела која могу бити извршена на ваздухоплову у лету, разликује се од отмице углавном по томе, што је у отмици садржан и елемент присвајања ваздухоплова, а код противправног скретања тога нема, противправно скретање ваздухоплова је шири појам од пиратства јер пиратство обухвата само дела извршена за личне сврхе. У садашњој пракси противправног скретања ваздухоплова најчешће су они случајеви у којима долази до изражаја намера да се тим актом наметне воља другом субјекту међународног права или међународних односа и да су то питања која стварају сложене проблеме. Издвајају се ови елементи противправно скретања ваздухоплова 1) противправност радње, 2) употреба силе, претње силом или преваром, 3) преузимање надзора над ваздухопловом или покушај да се то учини, 4) лична сврха акта или намера да се другом субјекту међународног права или међународних односа наметне властита воља, односно непостојање намере за присвајањем ваздухоплова и 5) извршење акта док је ваздухоплов у лету.*

Институт за међународно право на загребачком заседању тражио је решење на многа правна питања у вези са противправним скретањем ваздухоплова. То су према известиочевом упитнику<sup>263</sup>:

- 1) Да ли постојећа међународна правна правила, општа и посебна а првенствено она о пиратству и она садржана у Чикашкој конвенцији о међународном цивилном ваздушном саобраћају од 1944. године. Токијској од 1963. године и Хашкој од 1970. године садрже задовољавајућа решења?

---

<sup>263</sup> Mc Whinney, Institut de oit internacional, Sesion de Zagreb Août, septembra 1971.; opt.cit. 36-39.

- 2) Да ли би дефиниција противправног скретања ваздухоплова требала обухватити и акте који се односе на ваздухоплов, путнике и посаду без обзира да ли су извршени у ваздухоплову или изван њега, као и на земљи или у ваздуху?
- 3) Питање надлежности, да ли противправно скретање ваздухоплова спада у надлежност државе у којој је дотични ваздухоплов регистрован, државе на чијем је подручју акт извршен, државе на чије се подручје ваздухоплов спустио, или државе чији су држављани чланови посаде и путници, да ли се ти критеријуми могу комбиновати и да ли би требало основати одговарајући суд?
- 4) Како на најбољи могући начин решити питање изручења извршиоца?
- 5) С обзиром на постојећу политичку ситуацију у свету, да ли уопште треба тражити решења у међународном праву или би било сврсисходније ослонити се на деловање неслужбених организација и национална законодавства држава?

У покушају да пружи одговор на ова питања Институт за међународно право на заседању у Загребу једногласно је усвојио “Резолуцију о противправном скретању ваздухоплова”. У њој се најпре констатује да су “акти отмице или неовлашћеног вршења контроле ваздухоплова у лету који угрожавају живот и здравље путника и посаде, и лица на земљи или другом ваздухоплову, не водећи основни рачун о човечности, противправни према међународном праву. Изражава се бојазан да “такви противправни акти угрожавају слободу међународног саобраћаја и озбиљно штете раду ваздухопловних служби, те руше поверење народа света и безбедност цивилног ваздухопловства”. Има се у виду и општа осуда тих противправних радњи, изражена у резолуцијама Генералне скупштине Уједињених нација, Међународне организације за цивилно ваздухопловство и регионалних међувладиних организација. Институт сматра “да никакав циљ или сврха, било политички или други, не може оправдати такве противправне радње и да држава, на чијем би се подручју затекли учиниоци тих радњи, има право и дужност, уколико не изруче та лица, да их кривично гони”.

У Резолуцији Института се дела под тач. II утврђује да се следећа правила међународног права примењују на тај предмет:

“1) Према општим правилима међународног зрачног права, како је то посебно изражено у Чикашкој конвенцији од 1944. године, државе треба да осигурају сигурност, редовитост и ефикасност ваздушне пловидбе, те да међусобно сарађују у ту сврху;

2) Према општим правилима међународног ваздухопловног права, која су нарочито истакнута у чланцима 25 и 37 Чикашке конвенције од 1944. године државе треба да на свом подручју пруже помоћ ваздухопловима у невољи, те да, уз ограду вршења надзора од стране својих власти, допусти власницима ваздухоплова или властима државе у којој је ваздухоплов регистриран подузимање оних мера помоћи, које би према приликама могле бити потребне;

3) Према општем међународном праву, државе су дужне да не допусте намерно коришћење свог подручја за чињење противно правима других држава.

Изражава мишљење да, према томе, државе морају предузети све одговарајуће мере за провођење у дело тих начела, а нарочито:

- 1) за спречавање извршења против-законитог чина скретања ваздухоплова у лету, и
- 2) у случајевима када се против-законито скренути ваздухоплов спусти на њихово подручје, за
  - успостављање или очување надзора законитог заповедника над скренути ваздухопловом,
  - допуштање путницима и посади ваздухоплова да наставе путовање чим је то могуће,
  - враћање ваздухоплова и терета законитим поседницима,



- осигурање особне сигурности и људског достојанства путника и посаде док не буду у могућности да наставе путовање”<sup>264</sup>.

У делу под III даље се утврђује да је заузимање држава за решење проблема противправног скретања ваздухоплова у лету донело прве резултате прихватањем Конвенције о кривичним делима и извесним другим радњама извршеним на ваздухоплову, потписане у Токију 14.09.1963. године, као и Конвенције о спречавању отмице ваздухоплова, потписане у Хагу 16.12.1970. године. Сматра да би ратификацијом тих конвенција и предузимањем свега што је потребно да би постале делотворне, државе придонеле при прецизирању обавезе садржане у овој Резолуцији, као и на даљем развоју међународног права у тој области. Истиче, нарочито хитност која постоји за државе у смислу прилагођавања својих унутрашњих права, како би начела садржана у горе споменутим конвенцијама постала делотворна.

На крају се истиче у делу под IV, да ова Резолуција ни на који начин не прејудуцира питање спречавања и сузбијања свих других облика насиља, који би могли угрозити сигурност ваздушног саобраћаја нити питање специјалног нормирања санкција против држава које не испуњавају своје обавезе у предмету противправног скретања ваздухоплова у лету.

Горе приказани основни ставови међународног скупа у Загребу, који су уграђени у једногласно усвојеној Резолуцији. Међутим, поред њих треба указати још на неке ставове овог скупа. Противправно скретање ваздухоплова је кривично дело, пре свега међународни деликт. Према томе, уз извесну дозу симплификација на путу до овог закључка, чини се, да корен проблема лежи, осим у спречавању, санкцији и кажњавању извршиоца, односно у питању његовог изручења и уопште у питању надлежности. У правилима међународног права нема једноставног одговора на то. Токијска конвенција је у том погледу прилично мањкава, а Хашка представља одређени напредак па је Институт из ње, између других, прихватио начело “aut dedere, aut punire”. То води општем закључку, примењивом не само на противправно скретање ваздухоплова, да се решења унутар норми међународног права,

---

<sup>264</sup> Celi tekst Rezolucije dat je u Posebnom otisku Zbornika Pravnog fakulteta u Zagrebu br. 4/71, 496.

како општег тако и посебног, могу наћи, без обзира на то, да ли заслужују критику или не. Проблем не лежи у недостатку правних норми нити у њиховим недостацима, већ у примени постојећих и прихватању међународних правних аката у којима се оне садрже.

Истина, од Института за међународно право није се очекивало да на овој сеанси разреше сва кључна питања безбедности ваздушног саобраћаја. Постојећа правна правила у већ донетим међународним актима била су основа за даљу доградњу правила формулисаних у Резолуцији. Даље, државама стоје на располагању инструменти (у облику правних норми), којима могу уредити своје међусобне односе и у вези са незаконитим актима против безбедности ваздушног саобраћаја.<sup>265</sup>

### **5.1.3. Међународно удружење за кривично право**

Међународно удружење за кривично право на XI конгресу у Будимпешти 1974. године имало је на дневном реду отмицу авиона. Главни реферат је поднео Jacob W. F. Sunberg, професор Универзитета у Штокхолму а већина делегација је поднела националне реферате или извештаје. Сами прилози су хетерогеног карактера. Неке су писали научници чији је основни интерес међународно јавно право, неки аутори су оријентисани више-мање на кривичном праву уопште, а понекад искључиво на националном кривичном праву. Обрада проблема била је извршена по компаративно класификационо-систематизованој концепцији. Тиме је обезбеђена компаративна метода у светским размерама ради најефикаснијег решавања овог проблема у складу са савременим концепцијама хуманитарних наука и интересима спречавања криминалитета и усавршавања кривичног правосуђа. Национални и појединачни извештаји као и дискусије више су биле усмерене на расветљавању правно-техничких сметњи за ближу сарадњу у заједничким напорима како да се сузбију незаконите отмице ваздухоплова.

---

<sup>265</sup> Mc Whinney, Institut de oit internacional, Sesion de Zagreb Août, septembra 1971., opt.cit. 53.

Конгрес је усвојио Резолуцију у којој наглашава:

-да је међународна цивилна авијација добробит за све нације и све народе света и да је од крајње важности за цео свет да њене делатности остану неугрожене; да међународна цивилна авијација заслужује да буде неутрална у свему што се тиче политичких конфликта сваке врсте и да Хашка конвенција из 1970. године и конвенција из Монреала из 1971. године признају тај принцип неутралности и да би био значајан допринос побољшању услова у свету ако би их све земље потписнице и ратификовале; да се неутрализација међународне цивилне авијације може обавити само интернационализацијом кривичног права о коме је реч, што представља преображај његовог карактера како би дело стекло међународни карактер и више не би представљало сметњу у упоредном кривичном закону; да један такав преображај подразумева стварање међународног кривичног суда, способног да дела са ограниченом делатношћу на међународном нивоу; да надлежност и функционисање једног таквог кривичног суда морају бити поново проучени од стране специјалне комисије, узимајући Конвенцију о тероризму Лиге Народа од 1937. године као полазну тачку за овај рад.<sup>266</sup>

Конгрес Међународног удружења за кривично право усвојио је и закључке<sup>267</sup> које је свео у пет тачака:

- 1) С обзиром на то да у савременом друштву међународни ваздухопловни саобраћај има велики значај за цело човечанство ово питање заслужује нарочиту пажњу са становишта заштите од незаконите отмице авиона и обезбеђења да се елиминишу утицаји разних конфликта држава и група на његово несметано одвијање.
- 2) Незаконита узурпација и отмица авиона у већини случајева представљају један од облика тероризма. У савремено доба је у међународним односима учињен велики напредак тиме што су донете конвенције којима се обезбеђује заштита у међународном ваздушном саобраћају (нарочито Хашка конвенција из 1970. године и Монреалска из 1971. године).

---

<sup>266</sup> J. W. F. Sunberg, *Otmica aviona*, JRKKP br. 1/1975, 85.

<sup>267</sup> Zaključci XI Kongresa Međunarodnog udruženja za krivično pravo štampani su u JRKKP br. 1/1975., 94.

- 3) С обзиром на горе изнето XI Конгрес Међународног удружења за кривично право препоручује свим земљама, које то до сада нису реализовале, да ратификују поменуте конвенције и исте уграде у своје национално законодавство доприносећи на тај начин националну и међународну ефикасност поменутих конвенција.
- 4) Међународно удружење за кривично право сматра да из ових конвенција, а нарочито из Хашке и Монреалске конвенције проистиче обавеза држава да остваре строго гоњење случајева незаконите узурпације и отмице авиона, што укључује и веома опрезно решавање питања амнестије и помиловања преступника и предузимања других сличних мера. Неосновано ослобађање од казне лица која су одговорна за отмицу авиона противречи смислу и духу горе означених међународних конвенција.
- 5) Конгрес Међународног удружења за кривично право сматра да је нужно да се изнађу и усавршавају различити методи међународне сарадње у борби против незаконите узурпације и отмице ваздухоплова, а то се односи и на екстрадицију преступника и идеју међународног кривичног права.

## **5.2. Активност међународних организација**

### **5.2.1. Уједињене нације**

Отмице ваздухоплова у активностима међувладиних организација нису биле посебно сагледаване већ у склопу укупне активности по питању међународног тероризма па сви правни акти донети до почетка седамдесетих година, којима се тежи сузбијању међународног тероризма односе се и на отмице ваздухоплова. Још 1937. године Лига Народа је усвојила Конвенцију о тероризму. Истина, ова никада није ступила на снагу, али је имала знатног утицаја на правно регулисање међународних односа усмерених на сузбијање терористичке активности. Одмах после II светског рата наставља се активност Генералне скупштине Уједињених нација на овом плану па је на другом заседању усвојена

Резолуција број 177/III од 21.11.1947. године у којој су формулисани принципи признати у Повељи УН и пресудама Нирнбершког суда. На бази ове Резолуције Комисија за међународно право припремила је 1954. године нацрт кодекса злочина против мира и безбедности човечанства и овај поднела Генералној скупштини. У њему се „Предузимање или охрабривање терористичких активности од стране власти једне земље у некој другој земљи, или толерисање од стране власти једне земље у некој другој земљи, или толерисање од стране власти једне земље организованих активности које су срачунате на извођење терористичких аката у другој земљи проглашава злочином против мира и безбедности човечанства...“<sup>268</sup> И у другим инструментима израђеним у оквиру Уједињених нација дотицан је на директан или индиректан начин проблем међународног тероризма. Такве одредбе налазимо у „Декларацији о принципима међународног права који се односи на пријатељске односе и сарадњу између држава у сагласности са Повељом Уједињених нација“ и у „Декларацији о јачању међународне безбедности“.<sup>269</sup>

Први акт о отмици ваздухоплова Организација уједињених нација усвојила је 12.12.1969. године а то је „Резолуција против отмица авиона у свим облицима као и било којег незаконитог захвата или вршења контроле у ваздуху“. Њоме се државе позивају да у својим националним законодавствима усвоје ефикасне мере против таквих аката као и да осигурају гоњење њихових извршилаца. Више отмица авиона са тежим последицама биле су повод да Савет безбедности ОУН усвоји ову резолуцију и изрази забринутост због угрожавања невиних људских живота услед отмице авиона и других интервенција у међународном ваздушном саобраћају и тражи да се одмах ослободе сви путници и чланови посаде који се држе преузимањем таквих аката, па се позивају државе да предузму све расположиве законске мере како би се спречиле даље отмице авиона и друге интервенције у међународном цивилном ваздушном саобраћају. О том питању Генерална скупштина ОУН је и следеће године (25.11.1970. године) усвојила опширну *Резолуцију „против отмице ваздухоплова и других аката усмерених против безбедности ваздушног саобраћаја“*, у којој се констатује да ти акти представљају повреду људских права па се осуђују без икаквог изузетка „сви акти ваздушних отмица и других интервенција у

---

<sup>268</sup> *Yearbook*, The International Law Commission 1954, Vol. II, 150.

<sup>269</sup> Fernanda F. Fernandez Jankov - Pojam međunarodnog krivičnog dela i njegova evolucija, *Strani pravni život* LXIV, br. 2, 2020., 98-99.

цивилном ваздушном саобраћају, било унутрашњом, било међународном, путем претње или употребе силе као и сви акти насиља усмерени против путника, посаде и ваздухоплова као и против инсталација и комуникација које се користе у цивилном ваздушном саобраћају“. У складу са овом Резолуцијом државе треба да предузму одговарајуће мере за осујећење, спречавање и сузбијање таквих аката у оквиру националне јурисдикције и да обезбеде гоњење и кажњавање извршилаца тих аката у складу са тежином извршеног злочина или екстрадирају извршиоце. Том Резолуцијом се осуђује узимање и држање путника као талаца а државе се позивају да приступе Токијској конвенцији и да активно узму учешће у дипломатским скуповима о отмици авиона.<sup>270</sup>

Непуне три године након тога 20.06.1972. године Савет безбедности ОУН поново је ставио на дневни ред питање напада на цивилни ваздушни саобраћај и донео одлуку о осуди таквих аката. Тражи се од држава да предузимају одговарајуће мере, „да би се обесхрабрили и спречили такви акти и да се примењују ефикасне мере против њихових учинилаца. И овом приликом Савет безбедности позива државе на међународну сарадњу у тој области сагласно обавезама које произилазе из Повеље како би се до максимума загарантовала безбедност и заштита међународног цивилног ваздушног саобраћаја и безбедност путника, посаде и имовине.<sup>271</sup>

### **5.2.2. Специјализоване агенције**

### **5.2.3. International civil Aviation Organization<sup>272</sup>**

---

<sup>270</sup> Doc.A/Res/ 2645 (XXV); 9 Int. Zegal materials 1275 (1970). Треба нагласити да је ова Резолуција усвојена једногласно, гласало је 105 чланица за а 8 се уздржало.

<sup>271</sup> В. Vangeebergen, *le Conseil de l'euope et la piraterie aéranne*, RDPC, Nos 3-4/1971-72., 283; Comité permanent R, Rapport d'activités 2009, 2010, 127.

<sup>272</sup> Међународна организација за цивилно ваздухопловство (ICAO).

Посебном конвенцијом на Чикашкој конференцији 1944. године<sup>273</sup> образована је Међународна организација за цивилно ваздухопловство са циљем да развија начела и технику међународне ваздушне пловидбе и пружа помоћ државама чланицама у планирању и развијању међународног ваздушног саобраћаја.<sup>274</sup> ИСАО има Скупштину као највиши и Савет као извршни орган. Савет доноси стандарде у циљу максималног изједначавања међународних одредаба којима се регулише међународна цивилна ваздушна пловидба, прикупља и објављује информације корисне за овај саобраћај.<sup>275</sup>

Развој међународног ваздушног саобраћаја везан је за активност Међународне организације за цивилни ваздушни саобраћај као специјализоване организације Уједињених нација. Она је донела три конвенције које се односе на безбедност међународног цивилног ваздушног саобраћаја, 1963. године донела је Токијску конвенцију о кривичним делима и неким другим члановима извршених у ваздухоплову, 1960. године Хашку конвенцију о сузбијању незаконитих отмица ваздухоплова и 1971. године Монреалску конвенцију о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства.

Међународна организација за цивилно ваздухопловство је предузела акцију за сазивање дипломатске конференције ради испитивања предлога који се односе на нови међународни механизам како би се омогућило остваривање брже и потпуне истраге, да одреди грешке и испита лекове у случају када државе угрожавају безбедност ваздушног саобраћаја или помажу и охрабрују актере незаконитих аката уперених против цивилне авијације, као и ради испитивања међународних норми које утичу на мере безбедности на аеродромима у правцу њихове унификације. Тако је у Риму у времену од 28. августа до 21. септембра 1973. године одржана међународна дипломатска конференција ваздухопловних

---

<sup>273</sup> Код нас ратификована Одлуком о ратификацији конвенције о међународном цивилном ваздухопловству и протокола о изменама и допунама конвенције, којом се ратификује Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству, потписана у Чикагу 7. децембра 1944. године, уз резерву на члан 5, и Протокол о изменама и допунама Конвенције усвојен у Монреалу 27. маја 1947. године, а који у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српском језику гласи: Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству, ("Sl. List FNRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi", br. 3/54),

<sup>274</sup> В. Krivokapić, Međunarodno javno pravo, Institut za uporedno pravo, Beograd, 2017., 427.

<sup>275</sup> В. Janković, Međunarodno javno pravo, Beograd, 1981., 184.

права и ванредна скупштина ИСАО.<sup>276</sup> Циљ ова два међународна скупа је био да донесу нову конвенцију или допуне постојеће конвенције у борби против отмице и других видова напада на цивилне ваздухоплове.

Анализа стања у цивилном ваздушном саобраћају у погледу спровођења до тада усвојених међународних прописа показала је да се три постојеће конвенције (Токијска, Хашка и Монреалска) споро реализују и недоследно примењују у међународној пракси.<sup>277</sup> Иако ове конвенције стимулишу обавезу држава да строго кажњавају учиниоца кривичног дела отмице ваздухоплова и других незаконитих аката против безбедности међународног цивилног ваздушног саобраћаја према одредбама националног кривичног законодавства, анализе показују на праксу благог кажњавања таквих учинилаца и на често изостајање екстрадиције. Сем тога и околност што је недовољан број држава ратификовао ове три конвенције сужава фронт међународне заједнице против незаконитих аката усмерених против безбедности међународног цивилног ваздушног саобраћаја. Дотадашња неефикасност међународне заједнице у овој области је управо непосредни разлог за сазивање ове две конференције - Међународне дипломатске конференције ваздухопловног права и Ванредне скупштине Међународне организације за цивилни ваздушни саобраћај. На сазивање ових конференција велики је утицај имала Резолуција ОУН о тероризму и дискусија у вези са овим питањем као и рад специјалног комитета УН о ширим проблемима тероризма.

У сврху припреме римских конференција претходила је активност специјалног подкомитета ИСАО који је Међународној организацији за ваздушни цивилни саобраћај препоручио доношење једне нове конвенције у којој би се предвиделе и неке санкције против држава које не поштују до сада усвојене конвенције. Ову сугестију прихватио је Први комитет ИСАО-а на заседању у Монреалу јануара 1973. године и припремио нове правне документе за дипломатску конференцију и ванредну скупштину ИСАО у Риму.<sup>278</sup> У Правни комитет стигла су више нацрта за нове документе: совјетски, француско-

---

<sup>276</sup> М. Трајковић, *Neuspeh rimskih konferencija o otmicama*, *Međunarodna politika*, br. 566, od 1. XI 1973., 21.

<sup>277</sup> *Ibid.*; Резолуција Савета ИСАО - document LC/SCCR iz 1972.

<sup>278</sup> М. Трајковић, *Криза међународног ваздухопловног права*, *Comité juridique*, 20-èmesessionspecial, volume I I volume II, Montreal, 1973. Preuzeto 22.08.2022.[https://anali.rs/xml/197-/1973c/1973-2c/Anali\\_1973-2c-23.pdf](https://anali.rs/xml/197-/1973c/1973-2c/Anali_1973-2c-23.pdf)



швајцарско-британски и скандинавских земаља. На Правном комитету није извршена никаква селекција поднетих нацрта па су сва три прослеђена Савету ИСАО у виду предлога. Сједињене државе су поднеле нацрт предлога о бојкоту ваздушног саобраћаја према земљама које крше раније конвенције, међутим, већином гласова овај нацрт је одбачен уз образложење да је оваква колективна санкција супротна Повељи Уједињених нација и њу може искључиво предузети Савет безбедности Уједињених нација, поред тога она је у супротности са бечком конвенцијом о уговорном праву, јер би санкције погодиле и државе које нису чланице конвенције. Коначно бојкот ваздушног саобраћаја је немогућ због економско техничких разлога и његове јединствености што би погодило и недужне земље. То су управо примедбе ILA (Internacional Law Asosiation).

Због карактера докумената које је требало усвојити сазвана је дипломатска конференција-ванредна скупштина Међународне организације за цивилни ваздушни саобраћај, која је надлежна да мења и допуњује своју Повељу - Чикашку конвенцију из 1944. године. Дипломатској конференцији Савет ИСАО је поднео три предлога таквих докумената-совјетски, француско-швајцарско-британски и скандинавских земаља. Након заказивања римске дипломатске конференције дошао је и предлог Белгије док је на самој конференцији Грчка поднела предлог за измену Монреалске конвенције.

Нацрт документа који су поднеле Француска, Швајцарска и Британија предложиле измену Чикашке конвенције<sup>279</sup>, која има карактер Повеље Међународне организације за цивилно ваздухопловство тако да се односе на кривична дела против безбедности

---

<sup>279</sup> Чикашка конвенција је потписана 7. децембра 1944. године од стране 52 државе. Овом конвенцијом уведене су прве промене у основни документ из Варшаве (Варшавска конвенција је први међународни правни акт који регулише цивилни авио/саобраћај. Усвојена 12. октобра 1929. године. Поставила је чврсте темеље цивилном авио-саобраћају и она представља основу данашње цивилне путничке регулације). Чикашком конвенцијом је кодификован сет међународних закона о саобраћају и установљено је такозваних “пет слобода” у авио-саобраћају. Најважније одлуке које су донете на састанку у Чикагу имају везе са суверенитетом ваздушног простора, односно са правима и обавезама свих земаља потписница. Овом конвенцијом се свим земљама гарантује ексклузивни суверенитет неба изнад сопствене територије. Земље чланице такође имају право контроле страних летелица које се нађу на њиховој територији без права на безразложно задржавање. Конвенцијом је уведен је и бесцарински режим на небу изнад државне територије. Авиони су тако постали бесцарински простори а то је омогућило развој Duty free shopova на аеродромима. Генерална скупштина Уједињених нација је 1996. године дан када је потписана Чикашка конвенција (7. децембар), прогласила Међународним даном цивилне авијације.

ваздушног саобраћаја и кажњавања криваца по националним законима и обавезе изручења.<sup>280</sup>

Нацрт совјетског предлога који је званично поднела Бугарска инсистирао је на протоколима Хашке и Монреалске конвенције. Битна измена односи се на одредбу о безусловној екстрадицији учиниоца отмице и других кривичних дела против безбедности ваздушног саобраћаја држави у којој је ваздухоплов регистрован осим када је учинилац припадник државе на чијој се територији налази. Иако ублажена ова формула тзв. преференцијалном екстрадицијом тј. давање предности екстрадицији над кажњавањем криваца по националном праву.<sup>281</sup>

Нацрт скандинавских земаља сматра да треба донети нову конвенцију која би била независна. У нацрту се предлаже да у случају непоштовања ранијих конвенција расправља Савет ИКАО. Он може образовати комисију са задатком да испита чињенице и поднесе извештај са предлогом закључака свим чланицама ИКАО. Савет такође може да упути препоруку односној држави о томе шта треба да предузме у виду безбедности међународног ваздушног саобраћаја. За случај да ову препоруку држава не прихвати генерални секретар ИКАО на захтев било које државе чланице сазива хитно Конференцију која може препоручити односној држави да предузме одговарајуће мере да би се отклониле претње безбедности у међународном ваздушном саобраћају. Иако је овај Нацрт конвенције предвидео као санкцију само моралну осуду државе чланице која не поштује усвојене конвенције, она није ни стављена на гласање, јер се претходно већина делегација изјаснила против политизације ИКАО. Јасно је да државе неће прихватити предложени начин испитивања чињеница на територији суверене државе.

И нацрт Белгије се определио на усвајање самосталне конвенције. Он је предложио формирање комисије од 9 чланова који би били независни од својих влада и били надлежни да испитају чињенице у вези са кршењем усвојених конвенција и упућује препоруке

---

<sup>280</sup> Cas Doc.n.5 u dokumentaciji Diplomatske konferencije o vazduhoplovnom pravu u Rimu.

<sup>281</sup> Op.cit. Cas Doc.n.5.

државама у погледу њиховог понашања. И овај је предлог отпао у фази дискусије и гласања о принципима новог документа.

Грчки нацрт предлаже Протокол Монреалске конвенције, којим би се кривична дела саботаже и других напада на ваздухоплове допунила кривичним делом угрожавања безбедности путника и особља на аеродрому у фази укрцавања или искрцавања из авиона. Овом предлогу непосредан је повод био терористички напад на атинском аеродрому 05.08.1973. године када су два палестинска командоса бацила на међународну чекаоницу на аеродрому у Атини пет граната од којих су три експлодирале и убиле 3 а 55 путника раниле.<sup>282</sup>

Након неуспеха Међународне дипломатске конференције за ваздухопловно право и ванредне седнице Скупштине Међународне организације за цивилно ваздухопловство није се поновила слична активност на одржавању ових међународних скупова. Међутим ИКАО (Правни комитет) је наставио активност на тражењу оригиналних решења за остваривање пуне безбедности међународног цивилног ваздушног саобраћаја. Ова организација успешно наставља са пружањем добрих услуга чланицама и осталим државама приликом спорова који настану при извршеној отмици ваздухоплова и других кривичних дела којима се угрожава безбедност ваздушног саобраћаја у погледу брзог повраћаја летилице, путника и посаде у земљу регистрације. Из ове међународне организације често дође јавна осуда чина отмица а и јавна критика државе чланице.

#### **5.2.4. Internacional Criminal Police Organizacion (Interpol)**

Међународна организација Internacional Criminal Police Organization позната као Interpol, која има задатак да ради на сузбијању свих облика кривичних дела међународног карактера, своју активност испољава и на сузбијању отмица ваздухоплова.

---

<sup>282</sup> „Политика“ од 7. и 8. августа 1973.

На генералној скупштини Interpola одржаној у Кјоту 1967. године као и на конференцији 1968. године у Техерану постављени су захтеви да Interpol крене у акцију против тероризма, посебно против отмице авиона. Истовремено је међутим, изражен страх да политичка обојеност оваквих отмица не отежа сарадњу која је до тада у овој међународној организацији била беспрекорна. Ипак, Interpol није могао заобићи појаву новог облика међународног криминалитета. Израђена је анализа проблема отмице авиона и у облику студије достављена је Међународној организацији за цивилно ваздухопловство, Генералној скупштини Уједињених нација и Међународном удружењу за ваздухопловни превоз. На овај начин усклађена је акција против отмичара авиона укључујући ту и техничку експертизу коју би давао Interpol, а тиме се уједно Internacional Criminal Police Organization искључио из евентуалних политичких импликација у које му Статутом није дозвољено да улази.<sup>283</sup> Тако је на Генералној скупштини 1970. године у Бриселу једногласно одлучено да ће се све државе чланице Interpola борити против отмице авиона кроз наведене две међународне ваздухопловне организације. Корак даље забележен је 1972. године када су се све чланице Interpola сложиле да су отмице авиона „обично“ кривично дело без обзира „на политички кишобран“.

Interpol поред тога што се укључује у разматрање правних питања у вези са израдом нацрта конвенције о отмицама ваздухоплова и другим питањима везаним за безбедност ваздушног саобраћаја он је посебно разрадио систем предузимања техничких мера безбедности. Interpol препоручује државама пре свега, да на аеродромима уведу строге мере контроле употребом савремених техничких апарата.

Поред тога, Interpol је разрадио мере за утврђивање кривичних дела, кривичне одговорности и установљавања надлежности као и одговарајући систем кривичног гоњења, казни и екстрадиције.

---

<sup>283</sup> Чл. 2 и 3 Статута забрањује залагање Интерпола у кривичним делима чија је природа политичког или војног карактера.

## **6. Правни основ забране отмице ваздухоплова- Историјски и правни преглед**

### **6.1. Мултилатерални уговори искључиво посвећени борби против отмице ваздухоплова**

Мултилатералне међународне конвенције усмерене на спречавање противзаконите отмице ваздухоплова и других незаконитих аката против безбедности ваздушног саобраћаја, иако широко регулишу сва ова питања, нису потпуне, па решавају у билатералним споразумима заинтересованих држава.

#### **6.1.1. Токијска конвенција**

Међународна конвенција о кривичним делима и неким другим актима извршеним у ваздухопловима или скраћено Токијска конвенција<sup>284</sup> усвојена је на дипломатској конференцији одржаној у Токију од 20. августа до 14. септембра 1963. године. На тој конференцији присуствовао је 61 представник државе. Одмах по њеном закључењу потписала су је 16 представника држава, међутим ова Конвенција је ступила на снагу 04.12.1969. године тј. деведесети дан по депоновању дванаестог ратификационог инструмента. Југославија је прихватила Токијску конвенцију након седам година.<sup>285</sup>

---

<sup>284</sup> В. Zlatarić, „*Tokijska konvencija o krivičnim delima u avionima*“, „Zbornik pravnog fakulteta u Zagrebu“, br. 3-4/1966, 428-440; R. H. Mankiewicz, *la convention de Tokyo et l'escale en teritorre etranger*, RGAE, 1965., 247; J. M. Denaro, *In-flight crimes, the Tokyo convention and federal juridicial jurisdiction*, JALC, 1969., 171; преузето 23.09.2022.<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2632&context=jalc> ;

<sup>285</sup> Закон о ратификацији од 23. X 1970., који је ступио на снагу 6. XI 1970, ( Сл. Лист СФРЈ бр. 47/70).

Значај Токијске конвенције је пре свега у томе што је извукла ваздухоплов у лету из правног вакуума и неизвесности у којој се често нашао због различитог регулисања репресивне власти државе у националном кривичном законодавству. Њоме је разрађена и утврђена полицијска власт заповедника авиона и чланова посаде у односу на извршиоца кривичног дела и других незаконитих аката којима се угрожава безбедност ваздухоплова, путника и добара. Ова Конвенција није ишла за тим да отмицу авиона конституише као посебно кривично дело, *delictum sui generis*, али неке њене одредбе односе се и на такве акте који су као акти насиља и угрожавања људи по свом карактеру у националним кривичним законодавствима прописани као кажњиви деликти без обзира на то како су они квалификовани у националном законодавству.

Поставља се питање да ли Токијска конвенција важи за државе чланице када је у питању отмица авиона из политичких побуда с обзиром на то да члан 2. ставља резерву према којој ниједна одредба Конвенције не може се тумачити као да допушта или прописује примену било које мере у случају кривичних дела предвиђених законима политичке природе или заснованих на расној или верској дискриминацији. Свакако да се ова тачка мора поштовати. Два разлога говоре у прилог томе: први, што пропис чл. 2. важи са изузетком потреба безбедности ваздухоплова као и безбедности лица и добара у њему, јер код сваке отмице авиона без обзира на његове мотиве, по природи ствари угрожена је сигурност ваздухоплова као и лица и добара у њему; друго, пропис чл. 2. Конвенције упућује на такозвану „листу“ политичких кривичних дела која не садрже елементе неког кривичног дела из такозваног општег криминала. Према томе, поменути пропис Конвенције не односи се на такозвана „релативна“ политичка кривична дела којима се остварују елементи неког кривичног дела из општег криминала, ако због политичког мотива добијају квалификацију политичког кривичног дела а као таква дела свакако треба узети све отмице ваздухоплова када су извршене из политичких побуда.<sup>286</sup>

Токијска конвенција регулише питање надлежности по принципу територијалитета, реалитета, активног и пасивног персоналитета и универзалности. Када отмица

---

<sup>286</sup> R. P. Boyle, R. Pulsifer, *The Tokyo Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board* (JALC), *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 30, Issue 4, Article 2, 1964., 305, преузето 23.01.2023. <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2453&context=jalc>,

ваздухоплова остане у покушају, према одредби чл. 3. Конвенције, примениће се репресивна власт државе регистрације ваздухоплова, али тиме није искључена репресивна власт других држава по било ком основу из њиховог националног кривичног законодавства. Даље, ова конвенција у одредбама од 5. до 10. члана регулише да у случају неуспеле отмице ваздухоплова важе и све одредбе Конвенције о овлашћењима заповедника ваздухоплова, пре свега мера принуде, да заповедник ваздухоплова код првог слетања искрца отмичаре, а обавеза је државе уговорнице на чијој територији је ваздухоплов слетео да преузме отмичара и против њега предузме истражне радње ради утврђивања чињеница па да хитно обавести о резултату истраге државу регистрације ваздухоплова или државу чији је држављанин отмичар као и сваку другу заинтересовану државу уколико нађе за потребно. Међутим, из Конвенције не произилази обавеза за државу чланицу на чијој је територији ваздухоплов атерирао да гони отмичара. Није битно ни то да ли је отмица успела или је остала у покушају. Ако таква држава неће да гони отмичара који није њен држављанин а он не може или не жели да настави путовање, може га протерати у државу чији је држављанин или у којој стално станује или у државу где је започео путовање. Кривична дела извршена у ваздухоплову који је регистрован у једној од држава уговорница сматраће се за потребе екстрадиције да су извршена како у месту њиховог стварног извршења тако и на територији државе регистрације ваздухоплова, чл. 16. ст. 1. Конвенције, али се Конвенцијом (чл. 16. ст. 2.) за државу уговорницу не ствара никаква обавеза екстрадиције, али се и не искључује<sup>287</sup>.

Токијска конвенција само у једном члану који има два става говори о отмици ваздухоплова и с тим у вези о обавезама државе уговорнице. Члан 11. гласи:

„(1) Кад неко лице у ваздухоплову противправно и силом или претњом силе отме ваздухоплов у лету, или га приграби, или над њим врши контролу, као и кад се спрема да непосредно изврши такав акт, државе уговорнице предузеће све погодне мере да се успостави или сачува контрола над ваздухопловом од стране законитог заповедника.

---

<sup>287</sup> Ibid.

(2) У случајевима предвиђеним у претходном ставу држава уговорница у којој ваздухоплов слети дозволиће путницима и посади да наставе њихов пут чим то буде могуће. Она ће вратити ваздухоплов и њен товар онима који су овлашћени да их држе.“

Ставом првим цитираног члана Конвенција прописује као кажњиву радњу отмицу ваздухоплова, али исто тако и припрему радње да би се извршио такав акт.

У другом ставу се прописују обавезе држава уговорница да предузму погодне мере да се након отмице ваздухоплова опет успостави власт законитог заповедника, управо да се контрола ваздухоплова преда овлашћеном заповеднику. Не говори се које су то погодне мере, али оне треба да буду прилагођене свакој ситуацији у смислу да омогуће отклањање опасне ситуације у којој се налази ваздухоплов, људи као и добра у њему. Ту стоји и обавеза државе уговорнице на чију територију ваздухоплов слети да дозволи путницима и члановима посаде да чим је то могуће наставе пут и да врати ваздухоплов и његов товар онима који су овлашћени да га држе. Дакле, ни по ком основу ваздухоплов не може задржати држава уговорница и истицати имовинско или друго право.<sup>288</sup>

### 6.1.2. Хашка конвенција

Токијска конвенција није целовито регулисала питање отмице ваздухоплова па је дошла нова иницијатива да се донесе још једна конвенција којом би се посебно регулисале нове појаве у отмици ваздухоплова. Израда је поверена Организацији међународног цивилног ваздушног саобраћаја (ИКАО). Након две године рада израђен је нацрт конвенције који је марта месеца 1970. године достављен државама и међународним организацијама на разматрање и давање примедба и уједно је донета одлука да се одржи међународна конференција од 1. до 16. децембра 1970. године<sup>289</sup> на којој би се усвојио припремљени нацрт. Конференција је одржана у Хагу уз учешће 77 држава. Последњег дана заседања

---

<sup>288</sup> Ibid. 306.

<sup>289</sup> DOC ICAO SA No 1, Attachment 1; DOC 8838 – LC/157.



усвојена је „Конвенција о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова“. Њу су одмах потписали представници 50 држава и то оних на чије компаније отпада 90% светског цивилног ваздушног саобраћаја. Ова Конвенција је ступила на снагу 14.10.1971. године, управо 30-ог дана након депоновања ратификационих инструмената од стране десет држава потписница конвенције, како је то прописано у самој Конвенцији. Југославија је такође ратификовала ову Конвенцију.<sup>290</sup>

Хашка конвенција има универзални карактер, јер њој могу приступити све државе без обзира на чланство у Организацији уједињених нација односно специјализованим агенцијама за разлику од Токијске конвенције којој су могле приступити само државе чланице Организације уједињених нација и државе чланице специјализованих агенција.

Постоји разлика и у садржају између Токијске и Хашке конвенције по питању регулисања самог проблема отмице ваздухоплова. Тако док је делокруг Токијске конвенције ограничен на радњама лица у ваздухоплову, овлашћењима капетана ваздухоплова и обавезама држава уговорница да лице приме након искрцавања из ваздухоплова и шта ће бити са лицем након искрцавања као и питања кривичног поступка, дефиниције кривичног дела, кажњавања екстрадиције остављена су националним законодавствима. Међутим, Хашка конвенција поред тих питања обухвата и следећа: дефиницију дела отмице ваздухоплова, кажњавање за таква дела, делокруг Конвенције, заснивање јурисдикције, примена Конвенције у случајевима заједничких транспортних организација или међународних саобраћајних агенција, мере надзора, покретање поступка, екстрадицију, обавештења ИСАО и заинтересоване државе о предузетим мерама поводом конкретне отмице.

Хашка конвенција на почетку свог текста (члан 1.) даје дефиницију кривичног дела отмице ваздухоплова:

„кривично дело врши свако лице које на ваздухоплову у лету,

---

<sup>290</sup> Закон о ратификацији конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова од 29. VI 1972., (Службени лист СФРЈ, бр. 33/72).

(1) незаконито и насилно или под претњом насиља заплени ваздухоплов или врши контролу над њим или покуша да изврши један од ових аката, или

(2) је саучесник неког лица које врши или покуша да изврши један такав акт“.

Присутно је гледиште једног броја аутора да Хашка конвенција конституише деликт међународног права (*deliktum jure gentium*) подвргавајући га универзалном принципу репресије. То гледиште од наших аутора подржава проф. Др Богдан Златарић.<sup>291</sup> Feller истиче да за постојање („*delicta juris gentium*“) је потребно постојање два одлучујућа момента: угрожавање виталних интереса целе међународне заједнице и универзални принцип репресије, што је по његовом мишљењу остварено код отмице авиона у духу Хашке конвенције.<sup>292</sup> Такво мишљење заступа Vila, Mankiewicz,<sup>293</sup> Plawski. Неки аутори пак мисле да Хашка конвенција није отмицу авиона конституисала као међународно кривично дело: Guillaume,<sup>294</sup> Dienstein,<sup>295</sup> Glaser.<sup>296</sup> Нешто друкчије гледиште заступа Богољуб Филиповић,<sup>297</sup> који говори о дефиницији отмице а не о конституисаном кривичном делу.

Кривично дело према дефиницији отмице авиона датој у Хашкој конвенцији садржи следећа битна обележја:

-Противправност радње која се огледа у томе што управљање ваздухопловом преузима лице у ваздухоплову које законом није овлашћено. Управљање не значи само предузимање физичких команди од стране лица које седи за командама ваздухоплова већ значи и принуду да се спроведу одређена наређења отмичара.

---

<sup>291</sup> B. Zlatarić „*Otmice aviona i drugi oblici ugrožavanja medjunarodne civilne zračne plovidbe*“, 1977., 36-37.

<sup>292</sup> S.Z. Feller, *Comment on „Criminal Jurisdiction over Aircraft Hijacking“*; ISLR, April, 1972., 211.

<sup>293</sup> R. H. Mankiewicz, *Le détournement d'avion*, RFDA, 1971., 400.

<sup>294</sup> G. Guillaume, *La Convention de la Haye du 16. decembre 1970. pour la repression de la capture illicite d'aeronefs*, SFDI, 1970, 49.

<sup>295</sup> Y. Dienstein, *Criminal Jurisdiction over Aircraft Hijacking*, Cambridge University Press, 1972., 200.

<sup>296</sup> S. Glaser, *Quelques observations sur le detournement d'aeronefs*, Revue Générale de Droit International Public RGDIP, 1972., 8 i 10.

<sup>297</sup> B. Filipović, *Pravni problemi u vezi sa otmicama vazduhoplova i ugrožavanjem bezbednosti leta*, Pravni život br. 3/1973, 4.

-Употреба силе или претње да ће се употребити сила је такође саставни елемент отмице ваздухоплова. Из формулације овог прописа не види се да ли се ту мисли на физичку или психичку принуду.<sup>298</sup> Француски текст Конвенције уз употребу речи „violence“ покрива и физичку и психичку силу а Енглески текст Конвенције уз употребу речи „force“ значи само физичку принуду-силу. Без значаја је према ком лицу се употребљава сила, али је она најчешће усмерена према члановима посаде. И према путницима се може употребити сила а претња силом најчешће је усмерена на неодређени број лица, нпр. претња да ће се изазвати експлозија у ваздухоплову.

Дефиницијом кривичног дела обухваћени су и саучесници, који се морају налазити у ваздухоплову за време лета. На саучеснике у извршењу отмице ваздухоплова, који се не налазе у њему примењује се национално законодавство, што значи да се и лица која нису у ваздухоплову могу узети као саучесници по националном праву. Ужи појам саучесника дат је из разлога целисходности, да би се олакшало потписивање и ратификација Конвенције. Уколико би се дефиницијом обухватили и саучесници ван ваздухоплова у лету, примена Конвенције би се проширила на саучеснике разних па и политичких организација, које помажу отмице ваздухоплова, или подстрекавају на њу, а то би било препрека да Конвенција постигне универзалност. С друге стране, положај извршиоца дела, подстрекача и помагача у ваздухоплову није исти са положајем саизвршиоца на земљи.

Хашка конвенција обавезује државе уговорнице да елементе кривичног дела отмице ваздухоплова унесу у своја национална законодавства или да непосредно примењују Конвенцију<sup>299</sup>. У Конвенцију није наведен назив кривичног дела а то је учињено да би се избегле тешкоће око измене националних законодавства. У односу на обавезу измене националних законодавства<sup>300</sup> исправно је тумачење те обавезе да државе чланице морају увести у своја национална законодавства, уколико раније то већ нису учиниле, као посебно кривично дело отмицу ваздухоплова, а не смеју се задовољити већ постојећим евентуалним

---

<sup>298</sup> Према Кривичном закону СФРЈ члан 113. став 10. „као сила сматра се и примена хипнозе или омамљујућих средстава, с циљем да се неко против своје воље доведе у несвесно стање или онеспособи за отпор“ ( у позитивном КЗ Србије иста дефиниција у чл. 112. Тач. 12).

<sup>299</sup> *Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft*, Hague on 16 december 1970., преузето 02.09.2022. <https://treaties.un.org/doc/db/terrorism/conv2-english.pdf>;

<sup>300</sup> В. Zlatarić, *Otmica aviona*, op. cit. 37.

инкриминацијама насиља, претње, илегалног ношења оружја, противправног лишења слободе, угрожавања јавног саобраћаја и слично.

Обавеза је држава чланица да успоставе своју репресивну власт у случају извршене отмице. Под тим треба схватити два појма<sup>301</sup> и то: репресивну власт државе, њену надлежност (јурисдикцију). Први је појам материјалног кривичног права и обухвата принципе важења националног кривичног закона с обзиром на место извршења кривичног дела.

Радња се врши у ваздухоплову. Узима се да је ваздухоплов у лету када су сва спољна врата на њему затворена после укрцавања па до момента када се отворе ради искрцавања а у случају принудног слетања лет ће се сматрати продуженим све дотле док надлежни органи не предузму одговорност за ваздухоплов. Токијском конвенцијом дата је ужа дефиниција ваздухоплова у лету, па ако неко лице учини кривично дело у ваздухоплову у времену од укрцавања у ваздухоплов па до тренутка полетања у том случају се неће применити ова Конвенција. Токијска конвенција заправо има две различите дефиниције. У односу на овлашћења заповедника ваздухоплова узет је шири појам лета, наиме овакав какав га дефинише Хашка конвенција. То има своје оправдање, јер овлашћења капетана ваздухоплова почињу да се примењују од момента када се спољна врата затворе после укрцавања путника у ваздухоплов пошто од тог тренутка престају непосредни спољни додир са органима власти на земљи и могућност њихове интервенције. Дакле, радња мора бити започета у лету тј. од тренутка када су сва спољна врата на ваздухоплову затворена и она се састоји у предузимању управљања, управо у преузимању контроле над ваздухопловом на било који начин. За извршење радње није релевантна околност промена правца летења ваздухоплова.

Створена правна фикција да се сматра да је ваздухоплов у лету иако је још у мировању је нужна због одговарајућих решења, не само практичних, већ и многих правних питања, као што су екстрадиција и др. Међутим, пракса је показала да је могућа отмица ваздухоплова и у фази мировања. Тако је авион „Boeing 727“ компаније „Olimpic-Airways“

---

<sup>301</sup> Хашка конвенција – члан 4. став 1.

држање под принудном влашћу отмирача 8 сати на платформи аеродрома у Атини, управо док отмичари нису остварили захтеве постављене уценом. Сем тога, могуће је извршити отмицу и док је ваздухоплов на земљи а врата су још увек отворена. Ако би отмичар после тога одлетео на територију друге државе уговорнице учинилац не би могао бити позван на одговорност по одредбама Хашке конвенције. А то је кад је дело извршено у авиону њихове регистрације, кад је авион у коме је дело извршено атерирао на њихову територију и кад особа која је изнајмила авион без посаде има на његовој територији седиште свог предузећа или своје стално боравиште.<sup>302</sup> Други појам је процесно правне природе и значи овлашћење државе да њени судови пресуде одређено кривично дело и да према учиниоцу примене законом прописану кривичну санкцију. Надлежност је појам интерног процесног права и служи функционалној расподели предмета у оквиру исте државе на њене судове. Истина је да се појмови репресивне власти и јурисдикције у претежном броју случајева подударају, тако да се може поставити као опште правило: *cujus lex criminalis ejus jurisdictio*. Такође вреди и правило: *cujus jurisdictio ejus lex criminalis*. Управо у томе се међународно кривично право разликује од међународног приватног права.

Државе чланице дужне су да успоставе своју репресивну власт и на такозвана конексна кривична дела тј. на кривична дела која су учињена у вези са отмицом нпр. убиство или телесна повреда члана посаде или путника.

Конвенцијом није искључен ни један основ репресивне власти који постоји у националном кривичном праву државе.<sup>303</sup> С обзиром на то свака држава чланица деликт отмице ваздухоплова може пресудити:

- (1) по територијалном принципу, ако је дело извршено у њеном ваздушном простору;
- (2) по реалном принципу ако је дело уперено против њених основних интереса;
- (3) по принципу активног персоналитета, ако је дело извршио њен држављанин;
- (4) по принципу пасивног персоналитета, ако је њен држављанин био жртва при извршењу отмице.

---

<sup>302</sup> КЗ СФРЈ чл. 104-107.

<sup>303</sup> *Haška konvencija član 4. stav 3.*

Коме ће се од ових принципа за примену домаћег кривичног закона дати предност има се утврдити кривичним законодавством државе уговорнице, јер Хашка конвенција није утврдила никакав редослед нити приоритет.

Примена Конвенције о спречавању отмице ваздухоплова односи се на случајеве кад се место полетања или место фактичког слетања ваздухоплова на коме је учињено кривично дело налазе изван територије државе регистрације ваздухоплова и без обзира да ли је акт био на међународној линији, када се ради о лету ваздухоплова чије се место полетања или место слетања налазе изван државе регистрације тог ваздухоплова<sup>304</sup> или на линији унутрашњег саобраћаја, када се места полетања и слетања ваздухоплова налазе на територији једне државе.

Постоје пет мерила у погледу примене Конвенције с обзиром на врсту саобраћаја:

- (1) место регистрације ваздухоплова,
- (2) место полетања,
- (3) намеравана дестинација ваздухоплова,
- (4) остварена дестинација када се не поклапа са намераваном
- (5) прелетање територије треће државе.

Четврта и пета ситуација могу се још одмах искључити за одређивање домета примене Конвенције као мало вероватне а то значи да се само три мерила узимају у обзир држава регистрације ваздухоплова, место полетања и место фактичког слетања после отмице.

---

<sup>304</sup> Примене у вези са оваквом ситуацијом наводи J. W. F. Sunberg, Piratstvo u vazduhu, The Journal of Air Law and Commerce, 1970. No 971, p 440; Тако на пример у отмици DC-9 компаније „Olimpik-Airwans“ дана 16. августа 1969.године, Cigonis је после дужег путовања коначно слетео у Шведску где је добио дозволу боравка. У складу са Шведским кривичним закоником (глава II, одељак 2.) странцу који је учинио кривично дело у иностранству, а дело је кажњиво према праву места извршења, биће суђено у Шведској, ако је учинилац после извршења дела добио боравак у Шведској. Дакле Шведска је установила своју надлежност иако није држава регистрације ваздухоплова нити држава слетања ваздухоплова.

Отмице ваздухоплова који се користе у војне, царинске или полицијске сврхе нису обухваћени Хашком конвенцијом о спречавању отмице ваздухоплова, јер се она односи само на цивилне ваздухоплове. Да би се сузбила употреба цивилног ваздухоплова за превоз оружја, муниције, ратног материјала и опреме Конвенција обавезује државе уговорнице да не злоупотребљавају цивилно ваздухопловство.<sup>305</sup>

Из Конвенције о сузбијању противзаконитих отмица ваздухоплова произилази обавеза за државе уговорнице да пропишу тешке казне за дела отмице, али које ће конкретне казне прописати у својим националним законодавствима остављено је државама чланицама. Ако конкретан случај висину казне ће одмерити национални суд у складу са начелима о индивидуализацији казне с тим што треба она да одговара тежини дела.

Циљ Конвенције није да ствара међународно кривично право и ако у том правцу чини видљив корак тиме што даје дефиницију отмице ваздухоплова и обавезује државе чланице да у својим националним законодавствима установе идентичан тип кривичног дела. У погледу примене одредбе чл. 1. постоје три ситуације. Један број држава у својим националним законодавствима немају одредбе о отмицама ваздухоплова, други број држава које у својим националним законодавствима имају слична кривична дела за која су прописане тешке казне и трећи број држава које имају одговарајуће прописе о отмици ваздухоплова и казне. Конвенција не поставља питање измене националног законодавства, али је обавезно увођење кривичног дела отмице ваздухоплова за оне државе из прве и друге групе ако желе да потпишу и ратификују Конвенцију. Оне су обавезне да прилагоде своје национално законодавство дефиницији кривичног дела отмице ваздухоплова онако како је дата у Конвенцији.

Конвенција садржи обавезе за државе уговорнице у чијим рукама се налази отмичар, то може бити земља у којој је ваздухоплов атерио с отмичарем у њему или земља у којој је отмичар касније побегао, да притвори отмичара или на други начин осигура његову

---

<sup>305</sup> Члан 4. Хашке конвенције Компаније међународног цивилног саобраћаја послују на комерцијалној основи, па се може десити да ваздушна компанија прими на превоз пошилику ратног материјала. За случај отмице таквог авиона отмичари не би могли да избегну кривичну одговорност, али треба да одговара и ваздушна компанија због кршења Конвенције о међународном цивилном ваздушном саобраћају.

присутност сагласно националном законодавству, затим да неодложно предузме извиђајне радње ради утврђивања чињеница. Када држава предузме притворске мере или друге мере надзора према осумњиченом лицу о томе ће одмах обавестити државу регистрације или државу закупа и државу чији је држављанин задржано лице а ако сматра потребним и сваку другу заинтересовану државу. Обавеза државе односи се и на достављање података и обавештења Савету организације међународног цивилног ваздухопловства о томе под којим околностима је извршено или покушано кривично дело отмице ваздухоплова. Обавештења исто тако треба да се односе и на мере које су предузете према учиниоцу кривичног дела и посебно на резултате поступка екстрадиције или других околности везаних за кривично гоњење учиниоца. Држава која спроводи ове радње, исто тако, хитно ће доставити свим државама извештај о утврђеним чињеницама и назначиће да ли намерава да установи своју надлежност. Уколико прихвати своју надлежност држава ће предузети радње у правцу гоњења учиниоца а надлежни државни органи ће донети своју одлуку по поступку који важи за сва друга редовна кривична дела, са тежим последицама како је то предвиђено у националним законима.

Хашком Конвенцијом се регулише и питање екстрадиције. Она је усвојила принцип „aut punire aut dedere“.<sup>306</sup> Државе уговорнице се обавезују да покрену кривични поступак против учиниоца дела отмице или да изврше екстрадицију отмичара. Ако учиниоца не изручи држава уговорница биће обавезана, без обзира да ли је или не кривично дело извршено на њеној територији, да преда случај надлежним органима у циљу гоњења.<sup>307</sup>

---

<sup>306</sup> Принцип „aut punire aut dedere“ важи и код неких других мултилатералних конвенција: Женевска хуманитарна конвенција од 1949.године, Међународна конвенција о кажњавању фалсификата новца од 1929.године, Конвенција о отвореном мору од 1958.године, Јединствена Конвенција о опојним дрогама од 1961. године, Интерамеричка конвенција о спречавању и кажњавању терористичких аката од 1971.године.

<sup>307</sup> Prof. Zlatarić u “Otmica vazduhoplova i drugi oblici ugrožavanja međunarodne civilne zaštite”, указује да превод одредбе члана 7. Конвенције у нашем Закону о ратификацији Хашке Конвенције није адекватан (“..подноси предмет...својим надлежним органима ради вођења кривичног поступка”) јер сугерише обавезу вођења кривичног поступка. Обавеза је, међутим, само у томе да се предмет упути органима надлежним за кривично гоњење (v.franc.tekst: “autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale”), дакле, код нас јавном тужилаштву. За државе које усвајају принцип опортунитета кривичног гоњења, тај принцип није Хашком конвенцијом тенгиран осим у томе што ти органи морају питање сврсисходности гоњења проценити тако што то иначе чине код тешких кривичних дела из тзв. Општег криминала. То значи да евенутални политички мотив код конкретне отмице авиона не смије детерминирати њихову одлуку о покретању кривичног поступка. Непокретање кривичног поступка из неких других оправданих разлога (нпр. Кад је у питању малолетни или неурачунљиви отмичар, или је ријеч о прекорачењу нужне одбране или крајње нужде и сл.) не би било супротно Конвенцији.



Конвенција о спречавању противзаконите отмице ваздухоплова регулише да се отмица авиона „пуноправно сматра као случај за изручење у сваком уговору о изручењу закљученом између држава уговорница“. Обавеза је држава да кривично дело отмице ваздухоплова укључи у споразуме о екстрадицији, који већ постоје између држава уговорница, управо самим актом ратификације Конвенције ти уговори, наравно само између држава уговорница ове Конвенције, аутоматски су допуњени. Хашком конвенцијом државе уговорнице имају и обавезу да у будуће уговоре које буду међусобно закључивале унесу кривично дело отмице ваздухоплова као дело за које се дозвољава екстрадиција.

Хашка конвенција садржи одредбу<sup>308</sup> која важи за државе (Белгија, Холандија, САД, СССР, Велика Британија), по чијем националном праву је екстрадиција условљена постојањем међународног уговора.<sup>309</sup> Ове државе сматраће Хашку конвенцију као правни основ за екстрадицију. Међутим, нису обавезне на то, али ако прихвате решавање молбе за екстрадицију на основу прописа Хашке конвенције изручење се има спровести по свим условима предвиђеним у националном праву.

Државе које екстрадицију не условљавају постојањем међународног уговора, отмицу ваздухоплова по Хашкој конвенцији морају признати као случај за изручење, али по условима предвиђеним националним правом замољене државе. Дакле, не постоје никакве аутоматске обавезе на екстрадицију за коју и даље важе услови за изручење по националном праву.<sup>310</sup> Хашка конвенција не дира ексцепцију политичког карактера отмице авиона ако замољена држава не изручује извршиоце политичких деликата. То је прихваћено у већини националних права и мултилатералних и билатералних уговора о екстрадицији уз

---

<sup>308</sup> Члан 8. став 2. Хашке Конвенције.

<sup>309</sup> Rajski: „Konwencija haska o zwaleranin bezprawnego zawladnieciia slatkami powietraznymi“, Panstvo i Pravo, 1971; Две велике силе СССР и САД на конференцији у Хагу тражиле су аутоматску екстрадицију за отмицаре авиона.

<sup>310</sup> Европска конвенција о екстрадицији од 1957.године, предвиђа да се екстрадиција неће одобрити ако замољена страна сматра кривично дело због којег се тражи екстрадиција политичким кривичним делом или конексним таквом делу. То правило примениће се и кад замољена страна има озбиљних разлога да поверује да је захтев за екстрадицију образложен кривичним делом општег права поднесен у сврху гоњења или кажњавања неке особе због њене расе, религије, националности или политичког мишљења.

одређене разлике.<sup>311</sup> Проф. Златарић у вези са тим основано указује на погрешну интерпретацију Хашке конвенције од стране Б. Филиповића у чланку „Нове конвенције против отмице ваздухоплова“ (Југословенска ревија за међународно право бр. 1/1971) – „да отмица ваздухоплова не представља политичко кривично дело, да се неће дати азил учиниоцу овог кривичног дела, без обзира какви су његови мотиви“. То се не може односити на сваку отмицу ваздухоплова, па правилно проф. Златарић указује да „то што Конвенција изједначује отмицу ваздухоплова са сваким тешким кривичним делом из општег криминалитета нема значаја за екстрадицију, већ само за гоњење учиниоца по националном праву које важи за тешка кривична дела“.<sup>312</sup>

Кривично дело отмице ваздухоплова према члану 8. ставу 4. Конвенције, има се међу државама уговорницима сматрати извршеним за сврху екстрадиције како у месту свог извршења тако и на територији државе које су дужне да установе своју јурисдикцију.<sup>313</sup> То значи да се отмица ваздухоплова сматра извршеном како у држави регистрације авиона тако и у држави у којој је отети авион атерирао са отмичарем. Сагласно овом пропису Кривични закон СФРЈ је прописивао надлежност кривичног законодавства „на сваког ко учини кривично дело на домаћем цивилном ваздухоплову док је у лету..., без обзира где се ваздухоплов налазио у време извршења дела“ (члан 104 став 3). С обзиром да је отмица ваздухоплова трајно кривично дело, она је извршена како у држави у чијем ваздушном простору је започета радња тако и у свим државама над којима је ваздухоплов летео. Свака од ових држава по територијалном принципу може судити отмичару, па изручење није ни могуће по многим кривичним законодавствима (Француском, Швајцарском, Норвешком, Шведском), па и Југословенском али актуелном Српском кривичном законодавству. Политички мотив за одбијање екстрадиције је од значаја, те уколико је дело извршено на територији замољене државе то може бити разлог да се не удовољи захтеву за изручење, уколико национално законодавство то не дозвољава, иако изручење није у супротности са одредбама Хашке конвенције<sup>314</sup>.

---

<sup>311</sup> В. Zlatarić „Otmice vazduhoplova i drugi oblici ugrožavanja međunarodne civilne zračne plovilbe“, Zagreb, 1974., 40.

<sup>312</sup> Ibid.

<sup>313</sup> Члан 4. став. 1 Хашке конвенције.

<sup>314</sup> У нашем позитивном законодавству према Закону о међународној правној помоћи у кривичним стварима сходно чл. 7 ст. 4 и 5, мора се расправити политичка конотација сваког кривичног дела за које се врши

Питање екстрадиције и азила може се детаљније регулисати у билатералним и мултилатералним конвенцијама, тако што ће се за конкретне случајеве искључити привилегија политичког деликта а може се установити листа приоритета изручења отмицара ваздухоплова<sup>315</sup>. Овакве одредбе не садржи Хашка конвенција, што сматрамо оправданим будући да тежи да универзално буде прихваћена, а питање екстрадиције везано за политичко кривично дело било би препрека томе. Јер, екстрадиција, пракса показује, зависи од конкретних политичких односа међу државама. Хашком конвенцијом не дира се у право на давање азила, али то не даје имунитет од кривичног гоњења ни у држави која је одбила екстрадицију.

Одредбом члана 9. Конвенције обавезује се држава уговорница да у случају извршене отмице предузме све одговарајуће мере за повраћај ваздухоплова, односно сачува контролу над ваздухопловом и да путницима и посади из отетог ваздухоплова олакша и омогући да наставе пут чим је то могуће и да поврати ваздухоплов и терет онима који имају право да га држе.

На крају Конвенције утврђује се обавеза правне помоћи у кривичним предметима отмица ваздухоплова и уобичајене протоколарне одредбе о ратификацији за приступ Конвенцији и њеном ступању на снагу.

### **6.1.3. Монреалска конвенција**

Празнине у Хашкој конвенцији, која се ограничила само на нападе извршене у самом ваздухоплову ради преузимања контроле над њим, захтевале су да се изради још једна конвенција која ће је допунити и помоћи сузбијању и других облика напада на цивилни

---

екстрадиција.

<sup>315</sup> Закон о међународној правној помоћи у кривичним стварима, *Службени гласник РС*, бр. 20/2009.

ваздушни саобраћај. Монреалска конвенција<sup>316</sup> о саботажама на авионима усвојена је 23.11.1971. године на дипломатској конференцији у истоименом граду на коме су присуствовала 60 представника држава. Одмах по закључењу седнице њу је потписао 31 делегат. Монреалска конвенција ступила је на снагу 26.01.1973. године. Југослвија је приступила овој Конвенцији Законом о ратификацији Конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздушног саобраћаја 29.11.1972. године.

Одредбе Монреалске конвенције усмерене су на противправне и умишљајне радње против цивилног ваздухопловства. Тако се у члану 1. Конвенције прописује:

1. Свако лице чини кривично дело ако незаконито и намерно:

(1.1.) изврши акт насиља усмерен против лица на ваздухоплову у лету, ако би тај акт довео у опасност безбедност ваздухоплова; или

(1.2.) уништи ваздухоплов у саобраћају или проузрокује штету таквом ваздухоплову услед чега ваздухоплов не може да лети или која би довела у опасност његову безбедност у лету; или

(1.3.) постави или проузрокује да се на ваздухоплову у саобраћају на било који начин постави справа или супстанца која би могла да уништи тај ваздухоплов, или проузрокује штету због које не би могао да лети, или проузрокује штету која би довела у опасност његову безбедност у лету; или

(1.4.) уништи или оштети уређаје за навигацију или омета њихов рад, ако би такав акт довео у опасност безбедност ваздухоплова у лету; или

(1.5.) даје информације за које зна да су лажне и на тај начин доводи у опасност безбедност ваздухоплова у лету.

2. Свако лице такође чини кривично дело ако:

(2.1.) покуша да изврши једно од кривичних дела споменутих у ставу 1. овог члана;

(2.2.) ако је саучесник лица које чини или покуша да учини такво кривично дело“.

---

<sup>316</sup> Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation, the International Civil Aviation Organization at Montreal, Montreal, September 1971., презето 02.10.2022. <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%20974/volume-974-I-14118-english.pdf>;

Исто тако, инкриминише се покушај извршења наведених дела као и саучесништво.

Поред појма „ваздухоплов у лету“, који је одређен на исти начин као у Хашкој у Монреалској конвенцији дата је дефиниција појма ваздухоплова у саобраћају. Под тим Конвенција подразумева како време самог лета тако и време од започињања припрема за полетање ваздухоплова од стране особља на земљи или посаде као и време 24 часа плус један час од полетања.<sup>317</sup>

Слично Хашкој конвенцији и ова Конвенција образује државе чланице да за усвојене инкриминације пропишу строге казне.<sup>318</sup>

На конференцији су стављени предлози да се инкриминишу још неке радње нпр.: 1) уношење или држање оружја у авион, 2) удруживање или договор за извршење неког од напред наведених инкриминисаних аката, 3) саучесништво у отмици авиона када се саучесник не налази у отетом авиону.<sup>319</sup>

Предлог под 1) није усвојен из два разлога, први је непрецизност инкриминације а други што не постоји могућност контроле. Предлог под 2) није усвојен, јер проширење саучесништва на лица која делују ван ваздухоплова имало би политичке импликације, што би смањило број потписника конвенције. Предлог под 3) није усвојен са разлога што појам не одговара, јер појам „conspiracy“ који је прихваћен у англосаксонском праву је преширок.<sup>320</sup>

Ова Конвенција као и Хашка искључује примену на ваздухоплове који се употребљавају у војне, царинске или полицијске сврхе.<sup>321</sup>

---

<sup>317</sup> Službeni list SFRJ br. 33/72.

<sup>318</sup> Члан 2. Монреалске конвенције.

<sup>319</sup> Члан 3. Монреалске конвенције.

<sup>320</sup> R. H. Mankiewicz, la Konvention de Monteval (1971) pour la repression d'actes illicites diriges contr la sécurité de l'avlation civile, Annuaire Français de Droit International (AFDI), 1971.

<sup>321</sup> Član 4. stav 2. Montrealske konvencije.

Намера је била да се Конвенција примењује само на кривична дела (било када су остала у покушају или су извршена уз учешће саучесника), када су у питању интереси бар две државе, али је испало компликовано због одређивања интернационалног елемента с обзиром на различиту природу инкриминација које су обухваћене Конвенцијом. Тако се код ових инкриминација осим оне под тач. д) става 2. члана 4., тражи да се место полетања и слетања, стварног или намераваног, налази изван територије државе регистрације или да је кривично дело учињено на територији државе која није држава регистрације ваздухоплова. Конвенција се међутим, примењује и кад нису испуњени ови услови, кад се извршилац односно осумњичени налази на територији државе регистрације ваздухоплова.<sup>322</sup>

Када више држава има једну ваздухопловну компанију уграђена је одредба којом се регулише надлежност, тако што у том случају није одлучујуће да ли ваздухоплов саобраћа на међународној или домаћој линији. На кривично дело које се састоји у уништењу или оштећењу навигационих уређаја Конвенција се примењује само кад се уређаји користе у међународном ваздушном саобраћају.

Конвенција је одредила надлежност примене националних права по следећим принципима:

- 1) територијалном принципу,
- 2) принципу регистрације авиона са учиниоцем у њему и
- 3) принципу седишта односно сталног боравка код изнајмљивања авиона без посаде.

Универзални принцип није усвојен за све случајеве, већ само за прве три инкриминације укључујући и покушај и саучесништво.<sup>323</sup> Међутим, тај принцип не важи за инкриминације уништења или оштећења навигационих уређаја и давања лажних информација. Та солуција је усвојена због тога што је у многим националним кривичним законодавствима универзални принцип још увек ограничен на мали број кривичних дела. Међутим, такво решење није задовољавајуће, јер и ова друга кривична дела могу имати врло тешке последице па би и она требала да буду свуда кажњива.

---

<sup>322</sup> ICAO Resolutions, doc. A17-25 od 05.05.1970.

<sup>323</sup> Član 1. stav. 1 Montrealske konvencije.

Ова Конвенција по угледу на Хашку не дира у постојеће принципе просторног важења закона како је то регулисано у националним кривичним законодавствима. Исто тако, решења о покретању извиђаја, кривичном гоњењу, екстрадицији и правној помоћи у целости одговарају одредбама из Хашке конвенције о сузбијању противзаконитих отмица ваздухоплова. На конференцији у Монтреалу совјетска делегација је поновила предлог да се екстрадиција учини обавезном за све случајеве, али је већином гласова тај предлог одбијен.

Монтреалском конвенцијом се статуира обавеза држава уговорница да информишу другу заинтересовану страну ако имају разлога да верују да ће се извршити неко од кривичних дела предвиђених у Конвенцији и уједно обавеза да се информише Међународна организација за цивилно ваздухопловство. А, ако дође до отмице ваздухоплова обавеза је државе уговорнице да предузме мере да олакша даље путовање путницима и посади, да без одлагања врати ваздухоплов и његов терет оној држави која је овлашћена да га држи.

Иначе, општа је обавеза државе уговорнице да предузме мере за спречавање кривичних дела предвиђених у Конвенцији.

Државе уговорнице имају обавезу да учине све напоре да једна другој пружи помоћ у вези са кривичним поступком који се покреће ради кривичних дела предвиђених у Конвенцији. У овим случајевима примениће се право државе од које се захтева кривично правна помоћ.

Одредбе протоколарног садржаја аналогне су одредбама Хашке конвенције.<sup>324</sup>

Монтреалском конвенцијом нису обухваћени терористички акти извршени у аеродромским зградама или на путнике када се превозе до авиона, јер се овом Конвенцијом иде на заштиту безбедности ваздушног саобраћаја у вршењу његове основне функције. Кривична дела извршена ван случајева предвиђених у Конвенцији имају се просуђивати по

---

<sup>324</sup> Član 14-16 Montrealske konvencije.

националним кривичним законодавствима државе која је по територијалном принципу надлежна.

Значај ове Конвенције је једнак Хашкој Конвенцији о сузбијању противзаконитих отмица ваздухоплова, јер криминална надлежност на међународном плану која се жели сузбити Монреалском конвенцијом, има врло тешке последице. Подсетимо само на случај рушења индијског авиона над Атлантским океаном 23.06.1985. године, када је погинуло свих 329 путника и чланова посаде.<sup>325</sup>

## 6.2. Билатерални уговори

Мултилатералне међународне конвенције Токијска, Хашка и Монреалска усмерене на спречавање противзаконите отмице ваздухоплова и других незаконитих аката против безбедности ваздушног саобраћаја, иако широко регулишу сва ова питања, нису потпуне, па је целисходно да се ова и слична питања решавају у билатералним споразумима заинтересованих држава. То је случај са билатералним уговором закљученим између Кубе и САД. Нешто пре тога, 12.02.1970. године САД и Француска су допуниле билатералну конвенцију о екстрадицији од 1909. године, тако што је додата одредба о екстрадицији којом се предвиђа екстрадиција лица које приграби или врши контролу над ваздухопловом силом или претњом силе.

Због револуције и Кубанског скретања улево дошло је до погоршања политичких односа између Кубе и САД па и до прекида дипломатских односа 1961. године. Од тада почеле су отмице авиона, углавном из Кубе према САД ради бекства. Међутим, касније отмице су се почеле вршити и у супротном правцу добијајући друкчији карактер.<sup>326</sup> Док

---

<sup>325</sup> "Politika" od 24-27 јуна 1985.

<sup>326</sup> Mc Whinney, *Hijacking of Aircraft*, Provisional Report, Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique (RICPT), 1970.,19.



није дошло до узвраћања судови Сједињених Држава издавали су налог да се задрже кубански авиони ради наплате имовинско правних потраживања. Касније када се повећао и број отмица америчких авиона а Куба почела узвраћати истом мером, заинтересоване државе су успоставиле контакт преко Швајцарског конзулата у Хавани који је заступао интересе САД. Посредовањем Швајцарске између две владе закључен је формалан билатерални уговор 15.02.1972. године под називом „Меморандум о споразуму о отмицама авиона и бродова и другим кривичним делима“.

Уговором су се обе стране обавезале да отете авионе враћају а посади омогуће повратак. Отмица авиона се сматра кривичним делом. У погледу кривичног гоњења отмицара прихваћен је принцип „aut dedere aut punire“. Тако се отмицари авиона и бродова, који их доведу са подручја једне уговорне стране, имају предати држави регистрације авиона односно брода или се имају извести пред суд државе у коју су дошли. На њих ће се применити национално кривично законодавство те државе, с тим да се отмица ваздухоплова, односно брода има узети као кривично дело кажњиво најстрожом казном према тежини и околностима саме отмице.

Држава уговорница у коју слети отети авион или доплови отети брод омогућиће му да што пре настави путовање са путницима, посадом и товаром, а исто тако предузеће и све потребне мере за њихову заштиту. За случај да отмицари дођу до новца уценом или другим незаконитим средством држава слетања авиона је дужна да другој држави уговорници врати тај новац.

Договорено је да се кривични поступак у свакој држави уговорници води по прописима њеног националног кривичног законодавства с тим што се учинилац има строго казнити као и саучесници који су учествовали у припремању, подстрекавању, управљању или су учествовали у акцијама за извршење насиља или оштећења авиона или брода, без обзира на регистрацију, који иде из једне државе уговорнице у другу или из једне долази у другу. Сви ти прописи односе се и на друге незаконите акте. Тако ће свака држава уговорница применити строго своје законе на држављане друге стране који из ње дође повредом тих закона или имиграционих, здравствених, царинских и сличних прописа.

Интересантна је одредба ове Конвенције која узима у обзир и олакшавајуће околности у случајевима када се особе одговорне за дело траже из строго политичких разлога и биле су у стварној и непосредној смртној опасности без друге животне могућности за излазак из земље, али под условом да није било уцене и изнуђивања новца ни телесног повређивања чланова посаде или других лица приликом извршења отмице<sup>327</sup>.

Куба сматра да проблем отмица ваздухоплова треба решавати на билатералној основи између заинтересованих држава, па је стога мало активна у напорима светских организација које се баве овим питањима, тако да није ни приступила Хашкој конвенцији.

### **6.3. Међународни уговори који нису искључиво посвећени борби против отмица ваздухоплова (чл. 15. Женевске конвенције о слободном мору)**

Гусарење је поморско разбојништво које врши брод који плови без дозволе било које државе и који у приватне сврхе предузима дела насиља против лица и пљачка имовину доводећи истовремено у опасност безбедност на отвореном мору. То је најстарији злочин којим се бави од давнина обичајно међународно право по коме је свака држава овлашћена да такав брод задржи, а ако пружа отпор да га потопи. Посади тако задржаног брода се суди по националним прописима<sup>328</sup>, брод се конфискује а опљачкане ствари враћају власницима. Према мишљењу које преовлађује акти насиља на самом броду који се налазе на отвореном мору не представљају гусарство ако немају своје исходиште на другом броду. Тако нпр. не сматра се гусарством побуна посаде на једном броду или присвајање брода од стране путника. Исто тако, акти насиља извршени искључиво или претежно у неком политичком

---

<sup>327</sup>*The Department of State Bulletin*, march 5, 1973., 260.

<sup>328</sup> V. Pella, *la repression de la piraterie*, Rec. Des Cours de l'adi, 1926., 149; Harvard Research in International law, aft, *Convention on Piraxy*, AJIL, 1932.; B. Zlatarić, *Otmica vazduhoplova*, Op.cit. 50.

циљу не би улазили у појам гусарства. Битно обележје за гусарство јесте да је извршено у неком личном циљу, најчешће из користољубља<sup>329</sup>.

Приликом кодификовања поморског права прихваћене су до тада изграђене обичајне норме. Њих налазимо и у Конвенцији о отвореном мору<sup>330</sup> усвојеној на дипломатској конференцији у Женеви 29.04.1958. године. Члан 15 узима као гусарске акте следеће:

„1) Сваки незаконити акт насиља, задржавања и свако оштећење, извршени у личне сврхе од стране посаде или путника неког приватног брода или приватног авиона и усмерени:

1.1.) на отвореном мору против другог брода или авиона или против лица и добара који се на њима налазе;

1.2.) против брода или авиона, лица или добара на неком месту које не подлеже јурисдикцији ниједне државе;

2) Сви актери добровољног саучесништва у коришћењу неког брода или авиона, кад онај који их врши зна чињенице због којих тај брод или авион има карактер гусарског брода односно авиона;

3) Свака делатност у циљу подстицања на извршење аката описаних у ставу 1. и 2. овог члана као и акција у намери да се олакша њихово извршење“.

Ова Конвенција прописује, да се „акти гусарства, како су дефинисани у члану 15. извршени од стране ратног брода или државног брода или државног авиона, чија се посада побунила и загосподарила њима, изједначују са актима извршеним од стране приватног брода“<sup>331</sup>.

---

<sup>329</sup> Види: Н. Grotius, *Free Sea*, Liberty Fund, Indianapolis, 2004., 128. прегледано 23.02.2023.  
[https://scholar.harvard.edu/files/armitage/files/free\\_sea\\_ebook.pdf](https://scholar.harvard.edu/files/armitage/files/free_sea_ebook.pdf)

<sup>330</sup> V. Ibler, *Sloboda mora*, Zagreb 1965., 179; J. Andrassy, *Međunarodno pravo*, Zagreb 1979., 171-173.

<sup>331</sup> Član 16. Ženevske konvencije o otvorenom moru

Конвенција овлашћује сваку државу да може на отвореном мору односно на месту изван јурисдикције било које државе запосести гусарски брод или авион, односно брод заузет гусарским актом или под контролом гусара, да може ухапсити лица и запленили добра на њему<sup>332</sup>.

Конвенција о отвореном мору проширила је појам класичног поморског гусарства и на ваздушно гусарство, па су због тога неки аутори, док још није била донета Хашка конвенција сматрали да би се одредбе Конвенције о отвореном мору могле аналогно применити и на отмице ваздухоплова. Проф. Златарић указује на неприхватљивост оваквог схватања, па у вези тога са пуним правом каже, да „уколико је реч о кривичноправном појму, а у кривичном праву је аналогија у односу на стварање нових инкриминација у начелу искључена, јасно је да је такво становиште неодрживо. Ако се и апстрахира од тога да је за гусарство битно да се врши „у особне сврхе“ (а претежан број отмица авиона извршен је управо из политичких побуда), гусарски акт мора бити извршен с једног брода или авиона против другог брода или авиона или особа и добара који се на њима налазе“. Иако се отмица ваздухоплова понекад назива ваздушним пиратством, она се од поморског пиратства према проф. Кривокапићу разликује у следећем:

1) отмица ваздухоплова се може извршити и на територији која је под јурисдикцијом друге државе док је поморско пиратство везано само за отворено море које није под јурисдикцијом друге државе.

2) Према мотиву се може такође разграничити поморско пиратство и отмица ваздухоплова обзиром да се отмица ваздухоплова се врши из политичких циљева и врло ретко из користољубља док се поморско пиратство управо супротно врши из користољубља.

3) док се поморско пиратство, врши како је дефинисано међународним правом, нападом једног брода на други, отмица ваздухоплова се врши од извршилаца који се налазе у самој летелици над којом преузимају контролу<sup>333</sup>. На гледишту да је свака аналогија

---

<sup>332</sup> Član 19. iste Konvencije

<sup>333</sup> В. Krivokapić, Međunarodno javno pravo, Institut za uporedno pravo, Beograd, 2017., 862.

између пиратства и отмица авиона неприхватљива стоје и други аутори –S. Shubber<sup>334</sup>, E. David<sup>335</sup>, E. McWhinney<sup>336</sup>.

## **7. Историјски и правни осврт на међународно и национално регулисање отмице ваздухоплова као кривичног дела**

Са појавом отмице ваздухоплова тражена су адекватна кривично правна решења за репресивно деловање. Разумљиво је да нову криминалну појаву ниједно законодавство у свету није дочекало са унапред припремљеном посебном инкриминацијом, али то није била сметња за подвргавање тог акта кривичном гоњењу по постојећим инкриминацијама. Тако је суд у Француској отмицу авиона америчке компаније „Boeing 707“ коју су извршила два Грка квалификовао као кривично дело употребе насиља из чл. 309 Француског Code Penal и као кривично дело илегалног ношења оружја прописаног у Декрету из 1939. године. Исту квалификацију тј. илегално ношење оружја применио је и суд у Марсеју (Tribunal correctionnel) против Eranclusa Velona, који је 09.01.1970. године отео амерички авион на линији Балтимор-Рим. У случају отмице авиона пољске компаније LOT коју су извршила два младића из Демократске Републике Немачке 19.10.1969. године, Француски суд у Западном Берлину осудио их је за два кривична дела у стицају 1) принуде по немачком кривичном закону и 2) повреде прописа о безбедности ваздушног саобраћаја у Берлину које су донели савезнички органи.

Таква пракса добила је подршку теоретичара. Тако, Wilberforce сматра да није потребно доносити специјални пропис за инкриминацију отмице ваздухоплова, без обзира што отмица по својој природи представља криминалну активност, јер ту може да се кажњавање сведе у опште деликте, „било да се ради о насиљу над командантом летилице

---

<sup>334</sup> S. Shubber, *Is hijacking of aircraft piracy in international law*, Byil, 1968-69, 193-204.

<sup>335</sup> E. David, *Les détournements d'avions et le droit international*, Revue belge de droit international, No 1/1970, 253.

<sup>336</sup> E. McWhinney, *Hijacking of Aircraft Provisional Report*, Institut de Droit International, 1970., 203, преузето 23.07.2022. године,

<https://books.google.rs/books?id=kynVnbeBO3EC&printsec=frontcover&hl=sr#v=onepage&q&f=false>

или о крађи летилице или и о једном и о другом“, а сви кривични законици садрже одредбе које се односе на убиства, пљачке, крађе, лишавање слободе, претње итд. Постоји читав арсенал кривичних прописа који се могу користити против отмицара, без обзира на њихово понашање у току отмице. То је сагласно са Vanhamović схватањем да отмице ваздухоплова садрже „одређене деликте општег права који би могли бити почињени како у ваздуху тако и на земљи, само с том разликом да су извршени у авиону“ .

### **7.1. Историја доношења међународних и националних норми о отмицама ваздухоплова**

Истина је да има доста кривично правних прописа у домену отмице. Ниједна од отмица ваздухоплова које су погодиле цивилно ваздухопловство почев од 1950. године није остала некажњена због тога што није постојала инкриминација. Редовно код отмица учинилац посаду авиона па и путнике у авиону лишава привремено слободе, отмицар редовно прети посади или путницима а често посегне отимању вредносних ствари или уценама. Тако је суд у Софији отмицаре Турског авиона „Boeing“ који је летео на унутрашњој линији Аудина и Elmasoglu осудио за кривична дела (општег права) угрожавање личне слободе на начин који изазива бол и представља опасност по здравље жртве (члан 142), присиљавање неког да делује против своје воље путем присиле или под претњом насиља (члан 145), и претњом да ће бити почињено кривично дело у односу на жртву и изазивањем страха да ће та претња бити и извршена (члан 144).

Земље Источне Европе познају инкриминације које се односе на илегални прелаз границе, па су оне коришћене за квалификацију отмице авиона када је она учињена ради бекства. По члану 64., Кривичног закона РСФСР<sup>337</sup> био је коришћен у случају Думевитс у 1970. години. Инкриминација сличног карактера налази се у члану 83. истог Закона која се односи на „илегалан одлазак у иностранство“, којим се кажњава „одлазак у иностранство,

---

<sup>337</sup> Кривични закон РСФСР из 1960. године

неовлашћен улазак у СССР или прелазак границе без пасоша или одобрења надлежних органа“. Идентична диспозиција налази се у Кривичном закону ЧСРС<sup>338</sup>, члан 233. који се примењује на отмице ради бекства у иностранство и члан 109. који се односи на незаконити одлазак из земље. Таква дела се налазе и у Кривичном закону Мађарске<sup>339</sup> (члан 203. и 205.). Мање строга инкриминација за илегалан прелаз границе налази се и у Кривичном закону Пољске (члан 288.). И Кривични законик Југославије из 1951. године задржавао је кривично дело „бежање ради непријатељске делатности“ члан 110. Њега је вршио грађанин Југославије који ради вршења непријатељске делатности против своје државе, побегне у иностранство или припрема бежање или неовлашћено остане у иностранству. За остварење овог дела морала је постојати намера вршења непријатељске делатности против своје државе, која се морала утврдити, јер само бекство не садржи у себи ту намеру. Данашње кривично законодавство Србије нема пропис којим се кажњава илегалан излазак преко државне границе. Та радња сада је кажњива као прекршај.

У источним земљама овим инкриминацијама се даје политички карактер. У Совјетском Савезу пре усвајања Кривичног законика РСФСР од 1960. године ова кривична дела су називана „контрареволуционарним злочином“, а у новом закону означавају се само као посебно опасна кривична дела по државу односно као „дуга кривична дела против државе“<sup>340</sup>. Ако узмемо да све оно што је уперено против државе има на неки начин политички карактер имамо специфичну ситуацију у оним федералним државама где постоје паралелна законодавства федералних јединица и федерација као целине<sup>341</sup>.

У случају отмице авиона коју је извршио Raffaele Minicbiello<sup>342</sup> 01.11.1969. године суд у Риму је његову радњу квалификовао као кривично дело лишења слободе у стицају са кривичним делом против правне употребе војног оружја. Наиме, он је када је требао да

---

<sup>338</sup> KZ ČSRS iz 1950., član 233.

<sup>339</sup> KZ Mađarske iz 1961.

<sup>340</sup> H. J. Berman, *Soviet Criminal Law and Procedure*, Cambridge, 1972., 51., прегледано 22.02.2023. на <https://www.ojp.gov/ncjrs/virtual-library/abstracts/soviet-criminal-law-and-procedure-rsfsr-codes-2d-ed>

<sup>341</sup> Тако аспекти отмице ваздухоплова задиру у федералну структуру у кривичном законодавству Сједињених Америчких држава и формулисани су као специјална инкриминација нпр. Транспорт украденог авиона у „саобраћају између држава“, или као „ометање саобраћаја између држава“ претњом или насиљем. Пре усвајања посебне инкриминације о делима против ваздушног саобраћаја ова инкриминација је коришћена за кривично гоњење отмице авиона (случај Bearden).

<sup>342</sup> Види под 4.2.6.2 Отмице које врше криминалци да би се спасли казне, 123.

одговара због дезертерства пред америчким судом као припадник америчке морнарице, успео да побегне авионом из Лос Анђелеса у Рим.

Отмицу авиона „Boeing 727“ јапанске ваздухопловне компаније коју је извршило деветоро јапанских студента 31.03.1970. године<sup>343</sup> Јапански суд је квалификовао као разбојништво (члан 240. Кривичног законика Јапана и противправног лишења слободe – члан 220. Кривичног законика Јапана), а за та дела је као саизвршилац осуђен шеф групе отмицара који није директно учествовао у самој отмици<sup>344</sup>.

И код нас у случају отмице алжирског авиона Окружни суд у Дубровнику је применио постојеће прописе којима се инкриминишу сличне делатности. Тројици алжирских држављана стављено је на терет да су „ножевима упереним под грло пилота и у леђа помоћног пилота, револвером и боцом са запаљивим садржајем, сталним понављањем претње...силили посаду да преко 14 сати управља авионом по њиховим налозима, и то ноћу, преморени, изван редовног правца свог летења, на непознатим релацијама, без свих навигационих помагала за те правце (карте итд.), те коначно присилили на атерирање на њој непознати аеродром за који није постојала ни претходна ваљана најава и одобрење. Тиме су код посаде изазвали препаст, страх и нервозу и умањили њену способност да сигурно управља авионом. Тиме су очито довели до угрожавања сигурности ваздушног саобраћаја над ваздушним простором Југославије, чиме су довели у опасност животе људи у отетом авиону, па и животе других учесника у ваздушном саобраћају и ваздушном простору Југославије и на њеном аеродрому“, квалификовао као кривично дело довођење у опасност живота и имовине опште опасном радњом или средством из чл. 268 става 2 Кривичног законика СФРЈ, наводећи да су отмицом авиона „доведени у опасност животи људи у отетом авиону, па и животи других учесника у ваздушном саобраћају и у ваздушном простору Југославије и на њеном аеродрому“.

Слично гледање налазимо и у пракси пољског суда у случају Јусинског<sup>345</sup>. Два наоружана човека 09.06.1970. године покушала су силом да продру у закључану пилотску

---

<sup>343</sup> Види случај4.2.5.1. на страни 100.

<sup>344</sup> N. Dando, *La repression de la capture illicite d'aeronefs an Japan*, RDPC, Nos 3-4/1971-72, 398.

<sup>345</sup> P. Buchala, *La Revue Science Criminelle et de oit Penal Compare*, 1974. no 1.



кабину Антонов-24 компаније LOT на путу између Катовице и Варшаве. Пошто покушај није успео летилица је наставила свој лет према реду вожње. Отмичари који су савладани имали су намеру да одлете у Беч. Државни тужилац је на суђењу тврдио да је овај покушај створио „конкретну опасност катастрофе“ у смислу чл. 137 Кривичног законика Пољске. У пољском законодавству извесно је да непосредна опасност катастрофе у смислу тог члана одговара стварној претњи или великој вероватноћи наступања катастрофе. Пољски Врховни суд је прихватио тај став па је у својој пресуди од 25.02.1971. године између осталог навео да „свако изнуђивање промене параметара који су утврђени пре полетања авиона а који су укључени у план лета (нпр. лет, висина, пут, крајњи аеродром итд.) може проузроковати опасну ситуацију која може довести до судара са другом летилицом или са земљом приликом атерирања“. Суд је констатовао „да посада није припремљена да обави лет под условима претње; да командант не познаје језик особља аеродрома; да није позната навигациона документација; да је резерва горива недовољна, а ни услови атерирања нису били познати“.

## **7.2. Инкриминација отмице ваздухоплова у националним кривичним законодавствима у периоду Хладног рата**

Отмица ваздухоплова као посебно кривично дело (*delictum sui generis*) почела се прописивати у националним кривичним законима и пре Хашке конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова. Тако су посебни закони донети у Доминиканској Републици, Сједињеним Америчким Државама, Аустралији, Куби, Јапану, Израелу и Совјетском Савезу.

Доминиканска Република законом од 1947. године санкционисала је сваки акт гусарења извршен у ваздуху за који је прописана казна лишења слободе од 20 до 30 година.

Мексико Кривичним законом од 1968. године прописао је као кривично дело отмицу ваздухоплова и предвидео казне затвора од 5 до 20 година<sup>346</sup>.

Француски Code penal је ову инкриминацију унео у члан 462 и прописао казну лишења слободe (Réclusion) од 5 до 10 година и за тежак облик тог дела (када је нанета телесна повреда) од 10 до 20 година, а за исто дело квалификовано смртном последицом прописано је доживотно лишење слободe, али се може изрећи и смртна казна ако је остварено убиство са обележјима које га чине квалификованим а за које је иначе прописана смртна казна.

Аустрија је такође посебним законом „The Criminal (Aircraft) St“ увела кривично дело отмице авиона и прописала казне затвора од 7, 14 и 20 година<sup>347</sup>.

Куба је такође донела посебан закон о отмицама авиона 1961. године који садржи доста опширну преамбулу, а у погледу кажњавања упућује на важеће кривично законодавство<sup>348</sup>.

Израел је у време доношења Хашке конвенције усвојио Закон о авијацији у коме је инкриминисао отмицу авиона као и друге акте уперене против безбедности ваздушног саобраћаја. Израел је и овде остао доследан својој казненој политици, па ни за ова дела не прописује смртну казну, тако ако је као последица ових дела наступила смрт неког лица учинилац ће се казнити казном доживотног лишења слободe (то је облигаторна казна), а у осталим случајевима казном лишења слободe од 15 до 20 година а може се изрећи и доживотно лишење слободe<sup>349</sup>.

Јапан је 1970. године<sup>350</sup> донео Закон о кажњавању за дела отмице ваздухоплова и сличне преступе. Њиме су прописана више облика тог кривичног дела. За основно дело

---

<sup>346</sup> M. Y Lopez, *Captur illicite d'aeronefs*, Revue Française De Droit Administratif (RFDA), Paris, No 3/1972, 262.

<sup>347</sup> MC Whinney, Provisional Report, 1970., 23.

<sup>348</sup> M. Jacquemin, *Maitrise illicite d'aéronefs*, RICPT, No 4/1970, 274.

<sup>349</sup> S.Z. Feller, *la piraterie aerinne dans le oit penal Israelien*, Revue de oit Penal et de Criminologie, No3-4/1971-72.

<sup>350</sup> У Израелском закону о авијацији дата је шира дефиниција отмице авиона од оне коју је усвојила Хашка конвенција Закон број 68 од 18.05.1970.

прописана је казна затвора од најмање 7 година, а за дело квалификовано смрћу неког лица прописана је смртна казна или доживотно лишење слободе. У образложењу тако тешких казни прописаних за ова дела истиче се да се кривично дело отмице ваздухоплова врши под посебним околностима где извршилац дела користи затворени простор ваздухоплова у лету, а посада или путници нису у могућности да се бране или траже помоћ са стране или да побегну са лице места. И припремне радње су кажњиве, као и скретање ваздухоплова са његовог пута путем трикова или застрашивања. За прво је прописана казна затвора до 3 године, а за друго дело казна затвора од 1 до 10 година<sup>351</sup>.

Сједињене Америчке Државе од 1961. године нису имале кривично дело отмице ваздухоплова у Савезним законима. Тада је поводом прве отмице ваздухоплова извршена измена и допуна „Federal Aviation Akt“<sup>352</sup>, уношењем кривичног дела отмице ваздухоплова. То дело је названо „разбојништвом над ваздухопловом“<sup>353</sup>, које се остварује извршењем или покушајем извршења разбојништва над ваздухопловом а то је преузимање контроле над ваздухопловом путем силе, насиља или претњом употребе силе или насиља. За то време извршења радње ваздухоплов мора бити у лету и да се ради о ваздухоплову који се користи у цивилном ваздушном саобраћају. Као кривично дело прописане су и радње којима се узнемирава летачко особље или особље у путничкој кабини. За ово дело прописана је смртна казна, ако одлука пороте тако препоручи оглашавајући га кривим или затвором не мање од 20 година, а за друго кривично дело предвиђена је казна не мања од 10.000,00 долара или затвор не дужи од 20 година или обе казне, али ако се употреби смртоносно или опасно оружје може се изрећи доживотни затвор<sup>354</sup>.

У Сједињеним Америчким Државама појавила су се озбиљна заговарања у правцу укидања смртне казне то са разлога што је она сметња за испуњење захтева за екстрадицију извршиоца отмице ваздухоплова. Међутим, страх од смртне казне имаће веће застрашујуће

---

<sup>351</sup> Тај закон регулише и питање екстрадиције отмичара држави регистрације. Међутим, даје и могућност давања права азила лицима, која су из „политичких побуда дошли у земљу налазећи се у нужди да употребе ово крајње средство како би избегла стварној смртној опасности или тешкој репресији

<sup>352</sup> Federalni zakon o vazduhoplovstvu

<sup>353</sup> Član 902 Federal aviation Akt SAD

<sup>354</sup> Више о томе: A. Dee Bradford, *The legal Ratification of Hijacking Airplans*, American Bar Association Journal, 1035.

дејство од страха да ће отмицар бити изручен, па се предлаже и двојни приступ, да се смртна казна не примени према отмицарима чије се изручење тражи од државе где није за ово дело прописана смртна казна или је она као казна укинута у њиховом кривичном законодавству.

Совјетски Савез је након доношења Хашке конвенције, која обавезује државе потписнице да пропишу строго кажњавање за отмицу ваздухоплова усвојио посебан Декрет указом Президијума Врховног Совјета СССР од 03.01.1973. године „О кривичној одговорности за отмицу ваздухоплова“. Казна за основно дело отмице ваздухоплова је од 3 до 10 година лишења слободе, а за квалификовани облик, тј. за ону отмицу која је извршена применом силе и претње и уз последицу хаварије ваздухоплова односно другу тешку последицу казна је од 5 до 15 година лишења слободе са или без конфискације, а ако је дело имало за последицу губитак људских живота или наносење тешких телесних повреда, казна је од 8 до 15 година лишења слободе с конфискацијом или смртна казна са конфискацијом имовине. Прописано је и кривично дело прикривања, које није унапред обећано и казна лишења слободе до 5 година или поправни рад до године дана, као и непријављивање припремања или извршеног кривичног дела, које се кажњава лишењем слободе до 3 године и поправним радом до године дана<sup>355</sup>.

И у другим државама инкриминације против безбедности ваздушног саобраћаја дате су у посебним законима о ваздушном саобраћају. Тако је у Ваздухопловном закону Румуније (Декретом бр. 342 од 17.07.1970. године) прописано кривично дело довођења у опасност-чл. 107. У Италијанском Code della Navigazione<sup>356</sup> - чл. 1106. То би била природна локација специјалног кривичног дела које се састоји у легалном и принудном слетању авиона у току лета. Такву солуцију садржи Аргентински ваздухопловни закон од 17.05.1967. године у чл. 217 ст. 1. У закону о ваздушном саобраћају из 1926. године Сједињене Америчке Државе (сада се тај закон не примењује) и Федералном ваздухопловном закону из 1958. године – члан 208 прописано је кривично дело преношења без одобрења експлозива или оружја авионом.

---

<sup>355</sup> Водомости Врховног Совета СССР, No 1 од 03. јануара 1973. „Воздушнуј кодекс Сојуза СССР“, прињат 26 децембра 1961. г. („Водомости Врховног Совета СССР“, 1961.No 52)

<sup>356</sup> *Air Navigation offences and Jurisdiction Law*, 1971., No 5731, 1971. чл. 17.

У неким законодавствима је отмица ваздухоплова инкриминисана као кривично дело у ваздухопловном закону Израела, Италије<sup>357</sup>, Сједињених Америчких Држава<sup>358</sup>, Аргентине<sup>359</sup>.

### 7.3. Отмица ваздухоплова као међународно кривично дело

Хуманистичке идеје које све снажније долазе до изражаја у савременом друштву и многа позитивна збивања у међународној заједници захваљујући међународним организацијама универзалног значаја (лига народа, Организација уједињених нација) довеле су до закључења већег броја међународних уговора и споразума у којима се државе позивају или обавезују да обезбеде њихово поштовање инкриминисањем забрањених радњи у својим националним законодавствима и одређивањем и применом казних мера према њиховим извршиоцима или непосредно применом међународних аката. Тако је дошло до стварања међународног кривичног права<sup>360</sup>, којег чини скуп правних правила-обичајна или прописана у међународним конвенцијама, уговорима и споразумима, чија повреда представља кривично дело и повлачи индивидуалну кривичну одговорност и примену кривичних санкција. Међународним кривичним делима штите се међународно заштићена добра. Та дела су прописана у националним кривичним законодавствима скоро свих земаља света али је њихов извор међународно правна регулатива: међународне конвенције, споразуми и револуције. Сем тога неки међународни акти пружају основу за непосредну примену кривично правних прописа.

Постоје више система кривичног права што јача стварање упоредног кривичног права уз јасну тенденцију ка унификацији права. То се најснажније осетило у ваздухопловном праву, јер ова област израста изнад плурализма међународних интереса и

---

<sup>357</sup> *Codice della Navigazione*, čl. 1138; of čl. 1135, ревидиран законом од 08.12.1961.godine., No 1658; izdat da bi se omogućila ratifikacija Konvencije o otvorenom moru

<sup>358</sup> *Federal Aviation Act*, 1959., ревидиран 1961., одељак 902 (i), par 1472 (i)

<sup>359</sup> Кривични закон Аргентине чл. 198 став 3.

<sup>360</sup> B.Zlatarić, *Međunarodno krivično pravo*, Zagreb, 1979., 13-19.

затварања у државне и блоковске границе. Јасно је да сваки национални правни систем тежи да буде сматран као целовит правни комплекс који нема било какву везу са правом у било којој другој земљи, али порастом међународних комуникација и нужност сарадње довели су да се ови проблеми осете на глобалном плану, а у међународном цивилном ваздухопловству они су врло брзо достигли врхунац, па данас, чак и са аспекта кривичног права, ваздухопловно право је много више напредовало од других области међународног права.

Међутим, треба нагласити да из императивног карактера диспозиција као и из чињенице да је њихова примена везана за тачно одређену наредбу проистиче да се кривично право тешње везује за правни поредак одређене државе и да се стручњаци за кривично право теже одвајају од диспозиција позитивног права и правних институција у својој властитој држави него представници других правних грана. Чак у оквиру компаративног права немају потешкоће да уђу у игру феномени који се налазе изван хоризонта унутрашњег права одређене државе. Но, ипак не треба заборавити широке могућности кривичног права у погледу сарадње држава у њиховој борби против савременог криминала. Различитост политичког система и употреба различитих средстава у постизању циљева не оспорава корист за унапређивање кривично-правних средстава која се користе. Сличности и разлике између више система кривичног права, могу бити врло корисне за анализу зашто неки системи постоје и како функционишу и зашто више политичких система користи идентична средства и има исте циљеве има свој значај. Исти међународни интереси и циљеви воде до унификације па и више од тога, до интернационализације кривичног права.

Борба против међународног тероризма, чији је део отмица ваздухоплова, уједињује позитивне снаге света у остваривању заједничког циља. Такво јединство је могуће пре свега на плану међународног цивилног ваздушног саобраћаја. У савременом свету где су међународне комуникације у порасту, у коме се путник било које националности може наћи у авиону било које земље, постоји заједничка тежња за јачање сигурности цивилног ваздушног саобраћаја, која је изражена у преамбули Хашке конвенције. Она проглашава незаконитим акте отмице или преузимање контроле над ваздухопловом у току лета, јер се

тима поткопава поверење народа и сигурност цивилног ваздухопловства<sup>361</sup>. Бројност националности међу путницима који користе модерна саобраћајна средства у домаћој или међународној авијацији указују на оправданост оваквог третирања безбедности цивилног ваздушног саобраћаја. То је изражено још у Чикашкој конвенцији из 1944. године. Том Конвенцијом позивају се све земље да обезбеде прогон свих особа које би повредиле ваздушна правила која се односе на безбедност летења и маневрисања летилицама.

Предност регулативе на заштити безбедности међународног ваздушног саобраћаја даје се међународном уговору са законском снагом тј. међународној конвенцији. Не постоје унутар државе сметње да се на уговорној бази стварају нове гране међународног права са посебним принципима и стандардима. Државе тиме могу да обезбеде проширење важења правила међународног кривичног права на своје органе или појединце под својом јурисдикцијом<sup>362</sup>. То шири простор да се помоћу међународних инструмената изврше промене домаћег кривичног права, односно међународног кривичног права.<sup>363</sup>

Хашкој конвенцији из 1970. године претходила је Конвенција за спречавање и сузбијање тероризма од 16.11.1963. године која третира сличну проблематику. Ова конвенција коју су потписале и неке велике силе (СССР, Француска) једноставно проширују подручје злочина који су сходно уговору били инкриминисани и кажњиви по домаћем закону као и уобичајене оквире уговора о екстрадицији. Ту се међународно кривично право ограничава на то да пропише или овласти примену кривичног законодавства од стране државе и то у оквиру њиховог сопственог националног закона. Токијска као и Хашка конвенција према Конвенцији о тероризму у односу на кривично-правну материју појављује се као *lex specialis* покушавајући да допуне празнине у тој области. Њима се обавезују државе потписнице да противправну отмицу ваздухоплова у свом националном праву пропишу као кривично дело које ће се строго кажњавати.

---

<sup>361</sup> Član 12 Tokijske konvencije

<sup>362</sup> G. Schwarzenberger, *The Problem of on International Criminal Law*, 1950., *Current Legal Probleme*, 263., и у Uneller and Wise, *Internacional Criminal Law*, New York 1965., 3 i 23.

<sup>363</sup> B. Krivokapić, *Međunarodno javno pravo*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 2017., 427.

На Конференцији у Токију било је различитих схватања. Тако је амерички делегат Boyle, који је иначе био иницијатор одредбе о противправном одузимању ваздухоплова изнео мишљење да није неопходно да Токијска конвенција покуша да посредством међународног права пропише као кривично дело одређено понашање, већ да се Конвенција ослони на већ постојеће законе који се примењују од стране држава саговорница, а да се противправност може ценити или по закону државе регистрације летилице или пак територијалне државе<sup>364</sup>. Boyle је изнео и схватање на конференцији у Хагу да споразум који ће се усвојити неће отмицу авиона учинити међународним злочином у класичном смислу. Његово схватање је делимично било прихваћено тако што је Конвенцијом стипулирана обавеза државе да такво дело прогласи злочином по својим националним законима. На изглед Хашка конвенција је прописала само неке минималне основе, јер када нека држава престане да живи по усвојеним стандардима, није почињен међународни злочин, већ је почињена повреда међународне обавезе, а преступи појединаца противу закона нација нису злочини по међународном праву, већ преступи по националном кривичном закону заснованом на међународном уговору.

На скупу у Хагу неки учесници су изнели да би међународни злочини требало да буду дела субјеката или објеката међународног права који задиру у битну основу међународне заједнице, али у том случају они би требали да буду прохибиционог карактера и оснажени сопственим казним санкцијама. Присталице ове идеје, међутим, не решавају питање како ови „закони уговори“ могу да реализују овакву промену.

Овим питањем се бавио професор Feller<sup>365</sup>, који сматра да није потребно да међународни уговор прогласи одређено дело као „међународно кривично дело“. Уговори могу да створе међународно кривично дело без таквог изричитог означања. За потврду овог става проф. Feller се позива на Женевску конвенцију о отвореном мору из 1958. године и Конвенцију за сузбијање израде лажног новца из 1929. године. Исти аутор сматра да је идентификовање са међународним интересима најважнији фактор у том погледу и да нема значајније и ефикасније правне индикације да одређено кривично дело треба сматрати

---

<sup>365</sup> S.Z. Feller, *Koments on Criminal Jurisdiction over Aircraft Hijacking*, 1973., 207, 212.



међународним кривичним делом од чињенице да међународна конвенција за сузбијање тог дела предвиђа за исто универзалну јурисдикцију. Према последњим анализама санкционисање кривичног дела отмице ваздухоплова као међународног кривичног дела извире из чињенице установљавања универзалног става законодавца да се она третира као кривично дело. То представља најефикаснији правни израз међународног карактера дела.

Поред напора на нивоу Друштва Народа односно Уједињених нација треба издвојити и регионалне покушаје за успостављањем међународних мера за спречавање и борбу против тероризма на територији Европе. Европска конвенција о сузбијању тероризма донета 27.01.1977. у Стразбуру, кодификовала је процедуру и услове екстрадиције извршилаца кривичних дела са елементима тероризма. Имајући у виду да се екстрадиција у већини европских земаља условљава политичком конотацијом кривичног дела, овом конвенцијом превазиђена је ова препрека за кривична дела која су одређена у оквиру примене Хашке Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова из 1970. године, Монреалске Конвенције о сузбијању незаконитих аката усмерених против безбедности ваздушног саобраћаја, из 1971. године, тешка кривична дела која укључују напад на живот и телесни интегритет међународно заштићених лица као и кривична дела која се врше употребом експлозивних направа, отмицом, узимањем талаца или противправним одузимањем слободе, те очигледно да се и дело отмице ваздухоплова може подвести под дела за која се може применити ова Конвенција<sup>366</sup>.

Основни проблем лежи у идеји универзалности с тим што треба подвући да стоји потпуна оправданост да се отмица ваздухоплова и други акти усмерени против безбедности ваздушног саобраћаја инкриминишу као посебна кривична дела и пропише надлежност међународног кривичног суда.

Отмица ваздухоплова је друштвено опасна радња која је управљена против међународних добара а која је као таква предвиђена и кажњива на основу међународних аката. Она чини скуп објективних и субјективних обележја са елементом иностраности.

---

<sup>366</sup> Д. Јовашевић, Кривична дела тероризма-европски стандарди и право републике Србије, Војно дело, Београд, 1/2017., 316-317.

Међународно кривично дело је исто што и класично национално кривично дело, управо, како што наш позитивни кривични закон прописује да је то друштвено опасно дело које се законом прописује као кривично дело и чија су обележја одређена законом с тим што се међународним кривичним делом штити међународно добро и што је оно као такво одређено међународним правним актом. Дакле, да би одређено кривично дело сматрало међународним кривичним делом потребно је да је оно прописано као кривично дело у националном закону на бази међународног правног акта којим се штити одређени међународни прави интерес или добро.

Међународна кривична дела према хронолошкој подели проф. Јанковића, можемо поделити у три групе:

1. класична међународна кривична дела са којима се међународна заједница сусреће од свог постанка,
2. међународна кривична дела створена након другог светског рата уперена против светског мира и безбедности, која су садржана у Статуту Међународног војног суда као и дела која произилазе из њих и
3. међународна кривична дела уперена против безбедности међународног ваздушног саобраћаја<sup>367</sup>.

Суштинску подела међународног права код неких аутора своди се на право које регулише односе између држава, право које регулише односе између држава и других субјеката, право које регулише односе у међународној заједници, право које регулише односе између држава и међународних организација и на основу комплексног приступа<sup>368</sup>.

Међународне конвенције закључене пре и после усвајања Нирнбершких принципа представљају основу за прописивање међународних кривичних дела у националним кривичним законима.

---

<sup>367</sup> В. Јанковић, *Међународно јавно право*, Београд, 1970., 137; М. Марковић, *Међународна кривична дела и развој међународног кривичног права*, ЈРМР, бр. 1/1972., 2.

<sup>368</sup> М. Шкулић, *Непосредна примена међународног кривичног права у Србији*, *Анали Правног факултета у Зеници*, бр. 10, 2003., 75; Више о томе: В. Кривокapiћ, *Актуелни проблеми међународног права*, „Службени гласник“, Београд 2011, 21.

Основни принципи о односима у међународној заједници су мирољубива коегзистенција и активна сарадња равноправних држава и народа. У својим међународним односима државе треба да се придржавају повеље Уједињених нација, да испуњавају своје међународне обавезе и да активно учествују у делатности међународних организација. За остварење ових принципа државе морају да преузму обавезе које пристижу из међународних резолуција, конвенција и других аката које им налажу да одређена понашања инкриминишу као кривична дела. То су она кривична дела која доприносе стабилности међународне заједнице, којима се штите и витални интереси земље чланице међународне заједнице. Интереси сваке земље захтевају да се одређено кривично дело не врши на њеној територији као и да се не врши ни у другим земљама. Исто тако и кривично гоњење пружа врло широку могућност заштите кад су у питању дела која и међународно право проглашава кривичним делима, тако да се у свакој земљи може предузети кривично гоњење домаћег или страног држављанина који је такво кривично дело учинио и то не само против те државе и грађана већ и против стране државе и страног држављанина<sup>369</sup>.

Савезни кривични закон Југославије држећи се обавеза из међународних конвенција прописивао је већи број (међународних) кривичних дела:

- 1) Злоупотреба телекомуникационих знакова из чл. 243 КЗ СФРЈ (чл. 284 КЗ)<sup>370</sup>,
- 2) Заснивање ропског односа и превоза лица у ропском односу из чл. 155 КЗ СФРЈ(чл. 390 КЗ)<sup>371</sup>,

---

<sup>369</sup> В. Zlatarić, op.cit. 136-142, Међународне обавезе за прописивање овог кривичног дела произилазе из Конвенције о међународној пловидби ваздухопловом од 1919.године, Међународне радио-телеграфске конвенције од 1927.године, Међународне конвенције о телекомуникацијама од 1947.године, коју је наша земља ратификовала („Службени лист ФНРЈ“ бр. 41/49), Међународне конвенције о телекомуникацијама од 1952.године, коју је Југославија земља ратификовала („Службени лист ФНГУ” бр. 2/55), и Међународне конвенције о телекомуникацијама од 1959.године, коју је такође ратификовала („Службени лист ФНРЈ“ бр. 4/61)

<sup>370</sup> Међународна обавеза за прописивање ових кривичних дела произилази из Споразума о сузбијању промета неморалних публикација од 1910.године, и Међународне конвенције за сузбијање промета и трговине неморалним публикацијама из 1923.године,. Оба ова акта су измењена и допуњена протоколима из 1947.године, и 1949.године. Југославија је прихватила ове међународне уговоре (“Службени весник Президијума Народне скупштине ФНРЈ”бр. 2/41).

<sup>371</sup>Трговина црним робљем осуђена је на Бечком конгресу 1815.године, као супротна начелима човечности и општег морала. Исто тако у прошлом веку донети су значајни међународни акти: Берлински генерални акт из 1885.године и Британски генерални акт од 1890.године. Скупштина друштва народа је донела Конвенцију о сузбијању ропства, која је садржавала потпуније одредбе о забрани разних облика ропства. Ова Конвенција је

- 3) Неовлашћена производња и стављање у промет опојних дрога из чл. 245 (чл. 246 КЗ),
- 4) Омогућавање уживања опојних дрога из чл. 246 КЗ СФРЈ (чл. 247 КЗ)<sup>372</sup>,
- 5) Геноцид из чл. 141КЗ СФРЈ, (чл. 370 КЗ);
- 6) Организовање групе и подстицање на извршење геноцида и ратних злочина из чл. 145 КЗ СФРЈ<sup>373</sup>, (чл. 375 КЗ);
- 7) Ратни злочини против цивилног становништва из чл. 142 КЗ СФРЈ, (чл. 372 КЗ);
- 8) Ратни злочини против рањеника и болесника из чл. 143 КЗ СФРЈ, (чл. 373 КЗ);
- 9) Ратни злочин против ратних заробљеника из чл. 144 КЗ СФРЈ, (чл. 374 КЗ);
- 10) Противправно убијање и рањавање непријатеља из чл. 146 КЗ СФРЈ<sup>374</sup>, (чл. 378 КЗ);
- 11) Оштећење културних добара за време оружаног сукоба из чл. 151 КЗ СФРЈ<sup>375</sup>;
- 12) Фалсификовање новца из чл. 168, (чл. 284 КЗ);
- 13) Прављење, набављање или отуђивање средстава за фалсификовање из чл. 170 КЗ СФРЈ, (чл. 244б КЗ)<sup>376</sup>,

---

употпуњена допунском конвенцијом о укидању ропства, трговине робљем и установа и праксе сличних ропству од 1956.године. Ове конвенције је Југослвија ратификовала („Службени лист СФРЈ-Додатак“ бр.7/58)<sup>372</sup> Опојне дроге биле су тема многих међународних скупова и конвенција. Прва међународна конференција о опијуму одржана је у Шангају 1909.године, а након тога су усвојени многи споразуми, конвенције и протоколи који су се односили на ограничење производње, промета и употребе опојних дрога (Žенева 1925. 1931. и 1936.године, Банкок 1931.године, Лејк Саксес 1946.године, Париз 1948.године, Нјујорк 1953.године). Значајна је Јединствена конвенција о опојним дрогама од 1961.године, која представља кодификацију и даље усавршавање ранијих међународних аката као и Конвенција о психотропним супстанцама из 1971.године и Протокол о измени Јединствене конвенције о опојним дрогама од 1961.године., Поменуто међународне споразуме Југославија је прихватила практично а већину и правно („Службени лист ФНРЈ“ бр. 21/48 и 41/49, „Службени лист СФРЈ“-Додатак бр. 1/55. Јединствена конвенција о опојним дрогама ратификована је 1964.године, („Службени лист СФРЈ“-Додатак бр. 2/64), а Конвенција о психотропним супстанцама 1973.године („Службени лист СФРЈ“ бр. 40/73)

<sup>373</sup> Основ за одређивање обележја кривичног дела геноцида чине одредбе Конвенције о спречавању и кажњавању злочина геноцида, коју је Генерална скупштина ОУН усвојила 1948.године, и Југослвија ратификовала 1950.године, (“Службени весник Президијума Народне скупштине ФНРЈ” бр. 2/50).

<sup>374</sup> Основ за ова дела су три женеуске конвенције: Конвенција о побољшању положаја рањеника и болесника сувоземних оружаних снага, Конвенција о побољшању положаја рањеника, болесника и бродоломника оружаних поморских снага и Конвенција о заштити цивилних лица за време рата. Наша земља је ратификовала све три конвенције (“Службени весник Президијума Народне скупштине ФНРЈ” бр. 6/50).

<sup>375</sup> Ово кривично дело се ослања на Конвенцију за заштиту културних добара у случају оружаног сукоба од 1954.године, закљученог у Хагу, коју је Југославија ратификовала („Службени лист ФНРЈ“-Додатак бр. 4/56)

<sup>376</sup> Из конвенције о сузбијању прављења лажног новца објављена у Службеним новинама бр. 283 из 1880.године, произилази обавеза за национална права да прописивањем кривичног дела сузбијају фалсификовање новца

14) Расна и друга дискриминација из чл. 154 КЗ СФРЈ, (чл. 387 КЗ<sup>377</sup>)<sup>378</sup>.

Сва наведена дела кажњива су и по позитивном Кривичном закону Републике Србије<sup>379</sup>, која је проширила номенклатуру кажњивих међународних деликата кривичним делима „Употреба недозвољених средстава борбе“ (чл. 376 КЗ) и „Злочин против човечности“ (чл. 371 КЗ).

У посебној VII глави под називом „Кривична дела против безбедности ваздушног саобраћаја“ Кривични закон Југославије на бази међународних конвенција које се односе на безбедност међународног ваздушног саобраћаја прописивао је три кривична дела<sup>380</sup>:

- 1) Отмицу ваздухоплова из чл. 240 КЗ СФРЈ, (чл. 293 КЗ)<sup>381</sup>,
- 2) Угрожавање безбедности ваздухоплова из чл. 241 КЗ СФРЈ, (чл. 292 КЗ);
- 3) Уништење и отклањање знакова који служе безбедности ваздушног саобраћаја из чл. 242 КЗ СФРЈ, (чл. 284 КЗ)<sup>382</sup>.

#### **7.4. Основна обележја отмице ваздухоплова као међународног кривичног дела**

---

<sup>377</sup> N. Randelović, Ž. V. Lazić, *Krivična dela sa povećanim rizikom od diskriminacije*, Institute for Legal-Economic Research and Education Iuridica Prima, Skopje, 2019., 97-98.

<sup>378</sup> Од више међународних споразума најзначајнији су Декларација о укидању свих облика расне дискриминације усвојена у Генералној скупштини УН 1963. године и Међународна конвенција о укидању свих облика расне дискриминације од 1965. године, коју је Југославија ратификовала („Службени лист СФРЈ“-Додатак бр. 6/67)

<sup>379</sup> Кривични законик, ступио на снагу 01.01.2006. године.

<sup>380</sup> Љ. Лазаревић, *Коментар кривичног законика Републике Србије*, Београд, 2006., 736.

<sup>381</sup> Кривично дело из чл. 240 КЗ СФРЈ заснива се на обавези која произилази из Хашке конвенције о сузбијању незаконите отмице авиона од 1970. године, коју је Југославија ратификовала („Службени лист СФРЈ“ бр. 33/72)

<sup>382</sup> Кривична дела из чл. 241 и 242 КЗ СФРЈ заснивају се на обавези из Монреалске конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства из 1971. године. Ову Конвенцију је Југославија ратификовала („Службени лист СФРЈ“ бр. 33/72)

### 7.4.1. Објект отмице ваздухоплова

Заштитни објект сваког кривичног дела па и међународног дела јесте оно добро или интерес против којег је дело управљено. Општи појам објекта не изазива никакве дилеме, али када треба одредити садржину заштитног објекта одређеног деликта онда се појављују различита гледишта. То долази отуда што једно кривично дело има више заштитних објеката. Сваки деликт по правилу је управљен против грађанина, против његове личности или права или против политичког система државе која прописује деликт. Напад на грађанина уједно представља и напад на политичко уређење и безбедност државе.

Ваздушни саобраћај у послератном раздобљу доживео је изузетан развој. Конструисане су огромне летилице које могу да превале велике даљине, да превезу велики број људи и велике количине робе и других добара. Летилице су добиле фантастичне брзине тако да за врло кратко време савладају огромне раздаљине. Повећан је број летилица у унутрашњем и међународном цивилном саобраћају. Изграђен је велики број нових аеродрома а постојећи модернизовани и проширени тако да се ваздушним путем може стићи до сваке тачке на земљиној кугли. До крајњих граница је повећана техничка безбедност ваздухоплова. Ваздушни саобраћај је сем тога и најјефтинији од свих саобраћаја пошто не изискује улагања у саобраћајнице. С обзиром да је ваздушни саобраћај најбржи, најбезбеднији, најудобнији и најјефтинији од свих других саобраћајних средстава све се више користи у превозу путника и терета како на унутрашњим тако и на међународним линијама.

Техничко усавршавање ваздухоплова у правцу сигурности лета, брзине лета и тежине носивости не гарантује његову потпуну безбедност. Ваздухоплов је врло често мета терористичког и другог напада за време лета. Угрожавање ваздухоплова изазива се опште опасним средствима и односи се на индивидуално неодређени број лица. Извршењем отмице ваздухоплова ствара се општа опасност за људе и имовину. Она се изражава у њиховом угрожавању тј. у могућности да буду повређена, да неко лице изгуби живот или буде телесно повређено, односно у могућности да ваздухоплов буде уништен заједно са

путницима и посадом. То га сврстава у групу са другим кривичним делима против безбедности ваздушног саобраћаја, затим са групом кривичних дела против безбедности јавног саобраћаја и групом кривичних дела против опште сигурности људи и имовине. Заштитни објекат ових кривичних дела јесте безбедност ваздушног саобраћаја, безбедност људи и имовине.

Угрожавање заштићених објеката врши се стварањем опасности- апстрактне или конкретне. Апстрактна опасност ствара могућност повреде заштићеног објекта, али та могућност није блиска и непосредна, већ удаљена, док је конкретна опасност блиска и непосредна, њоме су заштићена добра непосредно угрожена и даљим развојем догађаја долази до њене реализације тј. до повреде заштићених добара.

Заштитни објект дела отмице ваздухоплова јесу и слобода и права човека и грађана. Насилно скретање ваздухоплова са опредељеног правца у други нежељени путницима и члановима посаде ограничава се слобода кретања. Принуда управљања према путницима или члановима посаде којом се изнуђује одређено понашање или трпљење које поред тога што најчешће представља повреду слободе и достојанства личности може бити и крајње нехумано и понижавајуће. Често се на њиховој личности бруталност отмичара слама до реалне животне угрожености.

На крају треба подвући да је у првом реду заштитни објект кривичног дела отмице ваздухоплова као међународног кривичног дела и међународно право и међународни ваздушни саобраћај. Отмица ваздухоплова као кривично дело је прописана Хашком конвенцијом о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова од 1970. године а у њој је као заштитни објект истакнута безбедност међународног ваздушног саобраћаја. Преузимањем обавеза из ове Конвенције Југословенско кривично законодавство је увело кривично дело отмице ваздухоплова из чл. 240 КЗ СФРЈ са свим битним обележјима предвиђеним у Конвенцији<sup>383</sup>.

---

<sup>383</sup>Љ. Лазаревић, Коментар кривичног законика Републике Србије, Београд, 2006., 736.

Објект радње кривичног дела јесте и предмет на коме се предузима радња извршења<sup>384</sup>. Радња кривичног дела отмице ваздухоплова мора бити извршена у ваздухоплову па према томе објект радње овог кривичног дела је ваздухоплов. То може бити ваздухоплов који се употребљава у цивилном међународном ваздушном саобраћају. Савезни Закон о ваздушној пловидби СФРЈ<sup>385</sup>, дао је дефиницију ваздухоплова, да је то свака справа изграђена и снабдевена потребним уређајима који јој обезбеђују безбедно летење (авион, хеликоптер, дирижабл и сл.). Овако дефинисани појам ваздухоплова треба узети код одређивања објекта радње овог кривичног дела, без обзира што је појам ваздухоплова који може бити предмет отмице према инкриминацији Хашке конвенције знатно уже одређен. Њоме се инкриминише отмица само овог ваздухоплова који се налази у лету који има међународни карактер, тј. када се место полетања или место фактичког слетања налазе ван територије државе регистрације ваздухоплова без обзира да ли је чин отмице био на међународној линији или на линији унутрашњег саобраћаја када се место слетања и место полетања налазе на територији једне државе. Предмет отмице може бити само онај ваздухоплов који се употребљава у међународном цивилном саобраћају а не и ваздухоплов који се употребљава у војне, царинске или полицијске сврхе.

Ваздухоплов се мора налазити у лету у време када се врши радња кривичног дела. Хашка Конвенција одређује када се има сматрати да је ваздухоплов у лету па треба поћи од њене дефиниције код правног одређивања тог појма. Наиме, треба узети да је ваздухоплов у лету<sup>386</sup> од тренутка када се сва спољна врата на њему затворе после укрцавања па до момента када се отворе ради искрцавања.<sup>387</sup> У случају принудног слетања лет ће се сматрати продуженим све док надлежни органи не предузму одговорност за ваздухоплов. Према томе, ова отмица ваздухоплова се може извршити када је ваздухоплов одвојен од писте или узлетишта као и када се налази на писти пре полетања или после слетања а сва спољна врата су затворена. То је идентично положају ваздухоплова у лету, јер путници и посада су одвојени од спољњег света тако да се не може споља прићи и пружити заштита од насртаја

---

<sup>384</sup> Ibid.

<sup>385</sup> Savezni zakon o vazdušnoj plovidbi, Službeni list SFRJ br. 12/65.

<sup>386</sup> Lj. Jovanović, *Krivično pravo-posebni deo*, Beograd, 1983.,450; Љ. Лазаревић, Коментар кривичног законика Републике Србије, Београд, 2006., 737;

<sup>387</sup> Љ. Лазаревић, *Op.cit.* 737.



отмичара. Ако би се радња отмице ваздухоплова предузела у време када сва врата на ваздухоплову нису затворена пре полетања или су отворена после слетања, без обзира што су остварена и сва остала битна обележја кривичног дела отмице ваздухоплова неће се радити о том кривичном делу, већ о неком другом (тероризам, принуда и сл.).

Правна фикција да се сматра да је ваздухоплов у лету иако је још у мировању је нужна из практичних разлога. Тако је отмица „Pan Amerikenovog“ џамбо џета – „Boeing 747“ извршена док је авион био на писти аеродрома у Карачију и док се чекало да се врата затворе и да посада најави почетак лета, али када су се чули пуцњи посада је скривеним вратима на крову пилотске кабине напустила летилицу. Отмица је окончана тако што авион није уопште узлетео, већ су пакистански командоси извршили препад и ослободили путнике и посаду али уз знатне жртве.

#### **7.4.2. Радња извршења отмице ваздухоплова**

Радња је основно обележје кривичног дела којим се остварује свако кривично дело па и међународно кривично дело отмице ваздухоплова. То је понашање човека које се манифестује у спољном свету. Стога одлуке или намере дасе изврши отмица ваздухоплова као и остали психички процеси и унутрашњи акти не представљају радњу у кривично правном смислу све док нису прешли у остварење тј. док се нису одразили у спољном свету. Радња представља вољно преузимање телесног покрета (под тим треба разумети и говор) или уздржавање од телесног покрета<sup>388</sup>.

Код отмице ваздухоплова радња извршења се састоји у преузимању контроле над летом ваздухоплова. Под тим треба схватити такво понашање извршиоца којим се остварује промена правца лета ваздухоплова, односно усмеравање у правцу по жељи отмичара или

---

<sup>388</sup> N. Srzentić i A. Stajić, *Krivično pravo-opšti i posebni deo*, Sarajevo 1970., 65.

атерирање на одређено место. Ово кривично дело најчешће се остварује радњом која се састоји у физичком или психичком принуђивању посаде да усмери лет ваздухоплова у одређеном правцу, али се радња може састојати и у непосредном преузимању команде управљања ваздухопловом од стране непосредног извршиоца или његових саучесника или других лица која не морају бити ни чланови посаде нити учесници у извршењу отмице ваздухоплова. Радња отмице може се остварити и спречавањем полетања ваздухоплова када отмичар запоседне авион а сва спољна врата су затворена.<sup>389</sup> Радња се по правилу не састоји у извршењу само једног акта, већ предузимањем више посебних радњи које чине целину. Тако на пример учинилац најпре преузима радњу застрашивања посаде и путника тиме што упери оружје исказујући спремност да га употреби или ствара опште стање угрожености како посаде тако и путника или угрожености ваздухоплова тиме што показује спремност да употреби средство које ће разнети ваздухоплов у лету и када на тај начин блокира пружање било каквог отпора преузима непосредно управљање над ваздухопловом. Намера преузимања контроле лета над ваздухопловом није основна карактеристика овог деликта, она може бити и позитивно усмерена, нпр. да се отклони нека опасност по ваздухоплов и путнике или да се пружи лекарска помоћ путнику који се налази у непосредној животној опасности. Дело је ипак остварено али позитиван мотив искључује противправност (крајња нужда)<sup>390</sup>.

Отмица ваздухоплова може се извршити само радњом која представља одређено чињење а не и нечињењем – пропуштањем учиниоца да изврши радњу коју је дужан да изврши или која се очекује од њега. Тако ову отмицу не може учинити пилот односно копилот ваздухопловства тиме што не предузима радње полетања односно слетања ваздухоплова.

Преузимање контроле над ваздухопловом врши се принудно. То је начин, односно средство извршења отмице ваздухоплова. Под принудом треба схватити употребу силе или озбиљне претње да ће се употребити сила ради преузимања команде над ваздухопловом. Сила или озбиљна претња да ће се употребити сила могу бити усмерени према посади

---

<sup>389</sup> Љ. Лазаревић, *Коментар кривичног законика Републике Србије*, Београд, 2006., 737.

<sup>390</sup> Љ. Лазаревић, *Op.cit.*737.

ваздухоплова, према путницима или другим лицима која се налазе у ваздухоплову или према самом ваздухоплову.

Сила значи употребом снаге према пасивном субјекту. Пасивни субјект је најчешће пилот ваздухоплова, копилот, али може бити и друго лице из састава посаде. Сила се најчешће употребљава ради савладавања отпора пилота како би се он принудио да ваздухопловом управља по жељи отмичара. Код тога није битно да ли је пилот пружао отпор, већ то да се отпор очекивао. Под силом сматра се и употреба хипнозе односно омамљујућих средстава којима се против своје воље доведе у несвесно стање или онеспособе за отпор пилот или чланови посаде. У кривично-правном смислу под силом се подразумева употреба физичке, механичке или неке друге снаге према лицима или према стварима. Када је употребљена према лицима она је усмерена на то да се та лица принуде да нешто учине или не учине по жељи, односно наредби извршиоца<sup>391</sup>.

Сила може бити апсолутна кад је услед употребљене снаге пилот био потпуно онемогућен да донесе одлуку о чињењу или нечињењу или био спречен да своју одлуку реализује. Сила је апсолутна када се пилот или други чланови посаде не могу одупрети сили а то неће зависити само од интензитета употребљене силе већ и од објективне ситуације као и од субјективне могућности пасивног субјекта да се успешно супротстави. Тако на пример када отмицу ваздухоплова предузима више нападача употребом оружја, наркотичких или других средстава таквој сили се посада наравно не може одупрети, али ако отмицу врши само један нападач употребом своје физичке силе посада може да успешно пружи отпор и савлада нападача. Сила може бити компулзивна када услед употребе снаге угрожени пилот није био у могућности да донесе одлуку, или је под дејством силе његова одлука изнуђена, или предузима радње управљања ваздухопловом по команди отмичара.<sup>392</sup>

Сила може бити непосредна тј. да се примењује према лицу које се принуђује на одређено понашање, али може се применити и према трећим лицима у намери да се принуди пилот на послушност.

---

<sup>391</sup>Љ. Лазаревић, *Op.cit.* 64-66.

<sup>392</sup> *Ibid.* 65.

Озбиљна претња да ће се употребити сила такође је средство којим се утиче на лице према коме је управљена претња да се понаша по жељи учиниоца. Озбиљна претња је тежи облик претње која се односи на угрожавање живота, повреду телесног интегритета или на стварање опште опасне ситуације по ваздухоплов и путнике. У делу отмице посебно се наглашава озбиљност претње. То је претња која је објективно подобна да код пасивног субјекта изазове осећај страха и несигурност, осећај угрожености свог живота и телесног интегритета као и осећај угрожености ваздухоплова и путника за чију безбедност је задужен у вршењу редовне радне дужности. Озбиљност претње произилази из начина на који се она чини и из тога произилази могућност остварења и одлучност извршиоца да је реализује а зло којим се прети мора бити објективно остварљиво. Према томе претња мора бити озбиљна и подобна да сломи отпор посаде да отмичару препусти контролу над летом ваздухоплова. При томе није од значаја да ли је онај који прети имао намеру да реализује претњу. Поставља се питање да ли се претња може сматрати озбиљном ако се средство којим се прети не може остварити наговештено зло. Ако је лице коме се прети свесно тога онда претња код њега неће изазвати осећај несигурности нити утицати на одлуку у правцу наметнутог понашања. У том случају ће стајати неподобан покушај извршења отмице ваздухоплова. Међутим, ако је пилот озбиљно веровао у могућност остварења претње, да је зло којим се прети објективно остварљиво и да је учинилац одлучан да га реализује па је стога ускладио понашање захтевима отмичара, таква претња се има сматрати „озбиљном претњом“.

Између зла којим се прети и циља који се њоме жели остварити мора постојати одређена сразмера. Не може се третирати као озбиљна претња отмичара, која се састоји у претњи да ће узнемиравати путнике, виком и псовком, да ће их прскати водом и сл. Али, ако отмичар у рукама држи суд са запаљивом течностима и спремну шибицу и прети да ће полити течност и запалити авион, таква претња је више него озбиљна, а одлучност отмичара да је оствари јасна.

Употреба силе или озбиљне претње да ће се она употребити управљена је на ограничење слободе одлучивања пасивног субјекта. Слобода одлучивања је нераздвојни

део личности човека. Она не само да представља могућност деловања у разним сферама личног и друштвеног живота и остваривања својих личних и других ширих интереса већ и у остваривању законитих, радних и других обавеза. Тако посада ваздухоплова има радну обавезу да ваздухоплов и путнике безбедно доведе до одредишта, па извршењем радње која се састоји у употреби силе или озбиљне претње да ће се употребити сила, очигледно се делује на слободу одлучивања чланова посаде у сфери извршења радних задатака. Они се налазе пред алтернативом или да учине оно што се од њих тражи или да прихвате зло којим се прети. При томе отмичар представља ствар тако да ће он сам нанети зло или да ће допринети да зло буде нанесено од других.

Употреба силе или озбиљне претње да ће се сила употребити мора да се врши противправно. Противправност силе односно озбиљне претње произилази из самог циља. Противправан циљ чини противправну употребу силе и претње силом. Иначе, постоје случајеви дозвољености употребе ових средстава. То бива онда ако је принуда употребе силе или претње управљена на остварење неког друштвено оправданог интереса. У том случају може настати више правних ситуација, на пример, када се принуда употребљава да би се неовлашћено лице склонило са управљачког механизма ваздухоплова или да би се пилот ваздухоплова принудно натерао да савесно извршава своје радне обавезе, односно да не скреће ваздухоплов од утврђеног смера кретања и сл.

### **7.4.3. Последице отмице ваздухоплова**

Последице отмице ваздухоплова могу бити у виду угрожавања имовине, живота и тела путника итд., али поред последица у виду физичких манифестација, жељена последица и циљ ове врсте кривичних дела, као и сваког другог дела са елементима тероризма огледа се у узазивању страха, несигурности, узнемирења јавности и тиме остваривању зацртаних политичких циљева појединог извршиоца или групе која је организовала терористички акт

отмице ваздухоплова. Од последице односно од јачине угрожавања или повреде заштићеног добра, зависи и тежина кривичног дела отмице ваздухоплова, те би требало да сходно томе и тежина и врста санкције буде одмерена<sup>393</sup>.

Сама последица се може испољити у облику оштећења заштићеног добра или у стварању таквог стања у коме постоји опасност да ће из те радње доћи до повреде заштићеног добра<sup>394</sup>. У дефиницији кривичног дела отмице ваздухоплова у Хашкој конвенцији није изричито наглашена последица. Последица овог дела може се испољити како у стварању стања угрожености тј. стварању опште опасности за заштићени објекат тако и у повреди заштићеног добра.

Према томе, извршењем отмице ваздухоплова могу настати више последица. Тако, употребом силе искључује се слобода одлучивања и деловања лица према коме се она врши и лице је принуђено да нешто учини, да не учини или да трпи противно својој вољи. Последица је изнуђена одлука тог лица, која није израз његове слободне воље. Тако пилот супротно својој радној обавези принуђен је да предузме радње управљања ваздухопловом по наређењу извршиоца дела, да промени курс слетања или да принудно слети ван утврђене тачке слетања. Због тога и остали чланови посаде су принуђени да мењају своје деловање и усклађују га са принудно створеном ситуацијом.

Последица овог дела је и стварање осећаја угрожености лица коме је упућена претња. За постојање овог дела није дакле потребно да је претњом био угрожен живот лица коме је претња уперена или његов телесни интегритет, довољно је да је према конкретним околностима случаја, претња објективно изазвала страх, узнемиреност, узбуђеност, или слично осећање угрожености живота и тела. Да би учинио претњу реално могућом извршилац дела приступа реализацији претње према трећим лицима, најчешће према путницима или члановима посаде. Спремност на реализовање претње отмичар најубедљивије показује грубим лишавањем живота једног или више путника или чланова посаде.

---

<sup>393</sup>Љ. Лазаревић, Коментар Кривичног законика Републике Србије, Савремена Администрација, Београд, 2006., 191-192.

<sup>394</sup>Љ. Лазаревић, Коментар Кривичног законика Републике Србије, Београд, 2006., 192.

Угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја је такође последица отмице ваздухоплова. Извршењем дела ствара се опасност по безбедност ваздухоплова, путника и посаде. Последица се испољава у облику конкретне опасности, а не оне које је већ присутна с обзиром да лет ваздухоплова увек садржи одређени степен опасности по безбедност. Конкретна опасност представља такво стање угрожености ваздухоплова које се налази између апстрактне опасности и повреде с тим што је ближе повреди и непосредно предстоји њеном наступању. Конкретна опасност представља ближу могућност непосредног оштећења заштићеног добра управо једно нередовно стање које приближава опасност повреди заштићеног добра.

Последица увек погађа неки субјект, такође његову личност, његова добра или његов интерес. То је пасивни субјект отмице ваздухоплова. Код кривичног дела отмица ваздухоплова пасивни субјект може бити пилот, остали чланови посаде и путници као и власник, односно држава регистрације ваздухоплова.

Узрочна веза-између радње извршења и последице која је наступила отмицом ваздухоплова мора постојати један одређени однос који се огледа у томе да је настала последица непосредно наступила из радње везане за вршење отмице ваздухоплова. Дакле, између радње и последице мора постојати узрочна веза. За утврђивање да ли је последица резултат радње извршења отмице не постоји опште правило. У највећем броју случајева у пракси је лако утврдити да ли је једна радња проузроковала релевантну последицу, али се јављају и тешкоће које настају онда када је промена у спољном свету наступила услед дејства више услова, а не само радњом отмичара.

Код отмице ваздухоплова мора постојати узрочна веза између радње извршиоца која се састоји у принуђивању пасивног субјекта да управљање над ваздухопловом препусти учиниоцу или лицу које он одреди или да пилот и његов помоћник наставе управљање над ваздухопловом, али по команди учиниоца дакле, узрочна веза мора да постоји између употребљеног средстава принуде (силе или озбиљне претње) и последице. Последица се састоји у стварању осећаја угрожености пасивног субјекта, то стање затим изазива одлуку

код њега да своје понашање прилагоди захтеву учиниоца а даљи ток догађаја треба да представља узрочну везу између изнуђеног деловања пасивног субјекта и угрожености ваздухоплова и путника. За постојање узрочности није битно да ли је употребљена сила односно претња реално била таква да је морала изазвати осећај страха и угрожености код пасивног субјекта да своје понашање подвргне захтевима учиниоца, већ је битно то да је сила односно претња према свом спољном утицају могла изазвати осећај страха и угрожености. Даља последица радње коју извршилац остварује посредно-командовањем јесте стварање стања угрожености путника и ваздухоплова.

Последице отмице ваздухоплова су знатно шире од оних које настају непосредним извршењем дела. Оне се најчешће испољавају у изазивању страха код породица путника и посаде за њихове животе. Општа психоза страха и угрожености шири се на велике масе грађана, шири се страх летења ваздухопловом. Отмица ваздухоплова има шире реперкусије на односе у међународној заједници, често долази до захлађења у односима између земље регистрације ваздухоплова и земље где су отмичари са отетим ваздухопловом слетели па и до прекида њихових дипломатских односа.

#### **7.4.4. Субјекти извршења отмице ваздухоплова**

##### **а) Физичко лице**

Субјект отмице ваздухоплова је лице које је извршило кривично дело отмице ваздухоплова. По схватањима савременог кривичног законодавства извршилац кривичног дела може бити само човек. То је лице које је предузело радњу извршења кривичног дела (извршилац), које је помагало учиниоцу у извршењу радње (помагач), које је подстрекавало учиниоца на извршење дела (подстрекач), које је организовало организацију или искористило постојећу организацију за извршење кривичног дела (организатор злочиначког удружења).



Отмица ваздухоплова прописана је као међународно кривично дело у Хашкој конвенцији па остварујући обавезу према њој кривично законодавство СФРЈ је прописало отмицу ваздухоплова, али као самостално кривично дело. Овде се поставља питање, да ли у односу на субјекат отмице ваздухоплова, с обзиром да је оно прописано као кривично дело у националном кривичном закону, треба да важе националне одредбе или пак треба да важе одредбе и начела међународно кривичног права с обзиром да је међународном конвенцијом, државама потписницама стављено у обавезу да у својим националним кривичним законодавствима отмицу пропишу као кривично дело<sup>395</sup>.

Међународно јавно право није увек имало исто гледиште по питању субјекта међународног кривичног права<sup>396</sup>. Појединац као субјект међународног кривичног дела јавља се тек после Првог светског рата, а до тада појединац је могао одговарати само пред националним судом, јер се полазило од схватања да појединац може да крши само национално право а не и норме међународне заједнице. Први пут у међународној судској пракси да појединац буде позван на одговорност због кршења међународних норми јесте оптужба против бившег немачког цара Wilhelma II и групе појединаца због „највеће повреде морала и светиње уговора“, али до суђења није дошло, јер је Wilhelm II побегао у Холандију која га није хтела изручити великим силама. Основ за позивање на личну одговорност за међународни злочин налази се у чл. 227 Версајског уговора, који је први покушај у историји међународног права да се правно утврди лична одговорност органа и шефа државе<sup>397</sup>. Холандија тај уговор није потписала па је то био основ одбијања екстрадиције<sup>398</sup>. Након тога а посебно после Другог светског рата индивидуална одговорност постаје основни принцип кривичне одговорности у међународном праву. Три велике силе Совјетски Савез, Сједињене Државе и Уједињено краљевство на конференцији у Москви 30.10.1943. године донеле су у име 32 уједињене нације Декларацију о зверствима са обавезном правном снагом. У њој се наглашава индивидуална кривична одговорност свих немачких официра и војника, као и чланова нацистичке странке који су учествовали у овим зверствима, или су

---

<sup>395</sup> Љ. Лазаревић, Коментар Кривичног законика Републике Србије, Београд, 2006.,736.

<sup>396</sup> L.J. Jovanović, *Krivična odgovornost pojedinca u međunarodnom krivičnom pravu*, Pregled, Sarajevo, 1962., br.1/2

<sup>397</sup> М. Шкулић, Међународно кривично право, Просторно важење кривичног права - - Међународна кривичноправна помоћ - Зачеци кривичног права, Београд, 2022.,145.

<sup>398</sup> В. Janković, *Međunarodno javno pravo*, Beograd 1981,136.

одговорни за ова зверства, покоље и погубљења, или добровољно у њима учествовали<sup>399</sup>. Сва ова лица биће враћена у земље у којима су извршена њихова гнусна недела како би им се могло судити и казнити их по законима тих ослобођених земаља и слободних влада које у њима буду образоване<sup>400</sup>.

Одлукама Берлинске конвенције Т. од 02.08.1945. године потврђени су принципи личне међународне кривичне одговорности у делу о политичким начелима т. 4 и 5. Након тога у Лондону између великих сила Сједињених Држава, Совјетског Савеза, Велике Британије и Француске постигнут је тзв. Лондонски споразум у циљу гоњења и кажњавања главних ратних злочинаца Европске осовине, а Контролни савез за Немачку донео је Закон бр. 10 „о кажњавању лица одговорна за ратне злочине, злочине против мира и човечанства“ од 20.12.1945. године. У овим прописима такође се наглашава принцип индивидуалне одговорности. Тако је само чланство појединаца у организацијама које су проглашене злочиначким било основа за позив на кривичну одговорност појединаца пред међународни суд. Чланови такве организације одговорни су за дела која су непосредно извршили а њихови организатори и вође одговорни су за све злочине који су произашли остваривањем програма организације<sup>401</sup>.

На основу Лондонског споразума образован је Међународни војни суд ради кажњавања главних ратних злочинаца на тлу Европе. Тада је донет и Статут Међународног војног суда, којим је утврђена лична одговорност у члану 6 и то за три групе кривичних дела: 1) злочине против мира, 2) ратне злочине и 3) злочине против човечности „без обзира да ли се тиме врше или не врше повреде закона оне земље где су злочини извршени“<sup>402</sup>.

Резолуцијом Генералне скупштине Уједињених народа од 11.12.1956. године потврђено је начело међународног права признато Статутом Међународног војног суда и

---

<sup>399</sup> Ujedinjene nacije, zbirka dokumenata 1941-1945.

<sup>400</sup> Ibid. 18.

<sup>401</sup> М. Шкулић, Међународно кривично право, Просторно важење кривичног права - Кривично право међународног порекла - Међународна кривичноправна помоћ - Зачеци кривичног права, Службени Гласник, Београд, 2022., 248;

<sup>402</sup> Vidi: H. Neyrowitr, *Repression par les tribunaux Allemands des crimes contre l'umanite st de l. appartence a une seil de controle allie*, Paris, 1960; *Le Statut et le jugement dutribunel de Huremberg-Historique et analise*, Публикација Организације Уједињених Нација

пресудом тог суда. Истом приликом образована је Комисија за кодификацију међународног права да на бази усвојених начела изради нацрт Кодекса злочина против мира и безбедности човечанства<sup>403</sup>.

Овлашћена од Генералне скупштине Комисија за међународно право извела је једанаест принципа, који треба да буду уврштени у пројектовани Кодекс, поред осталих кривичних дела. Још увек је могуће извесно преиначавање ових начела, јер их је Генерална скупштина само начелно усвојила, али без обзира на то проф. Јанковић процењује „да ти принципи неће бити измењени“<sup>404</sup>.

У извештају Комисије наглашава се да сваки учинилац кривичног дела које је предвиђено као злочин у међународном праву одговоран је за то дело и мора бити кажњен без обзира да ли је таква радња инкриминисана у националном законодавству. Дакле, кривична одговорност у међународном праву није условљена постојањем паралелних прописа у домаћем праву. Ни одређено својство учиниоца међународног кривичног дела нема утицаја на кривичну одговорност па је у том смислу Комисија посебно подвукла да својство шефа државе или руководећег органа није према међународном праву основ за ослобођење од кривичног гоњења ових лица. Логичан наставак ових принципа јесте да ако неко прима наређења своје владе или претпостављеног старешине да учини радњу којом се непосредно или посредно остварује међународно кривично дело, није чињеница која искључује кривичну одговорност таквог учиниоца. Међународно кривично дело не остварује се само чињењем већ и нечињењем па је кривично одговоран не само онај учинилац који је предузео радњу чињења већ и онај учинилац који је допустио да дође до извршења кривичног дела. Под истим условима као и непосредни извршиоци одговарају саучесници (саизвршиоци, подстрекачи, помагачи као и организатори злочиначког удружења) у извршењу злочина прописаних међународним правом.

Четврти принцип да „ако је неко лице радило по наређењу своје владе или претпостављеног старешине, не може бити ослобођено одговорности“ предмет је озбиљног

---

<sup>403</sup> H. Vest, *Genozid durch organisatorische Machtapparate. An der Grenze von individueller und kollektiver Verantwortlichkeit*, Baden-Baden, 2002., 253.

<sup>404</sup> B. Janković, *Međunarodno javno pravo*, Beograd, 1981.,138.

разматрања како у Комисији тако и у теоретским радовима. У извештају Комисије за међународно право направљена је ограда у смислу да таква одговорност постоји само ако је учинилац „имао могућност моралног избора“ Међународни војни суд у Нирнбергу сусрео се са овим питањем у кривичном поступку против ратних злочинаца. Он је заузео гледиште да „наређење које је примио војник да убије и мучи, кршећи међународно ратно право, никада није сматрано као оправдање за ово дело“. Ту околност Нирнбершки суд је узео само као значајну за одмеравање казне, али не и као околност која искључује кривичну одговорност за међународне злочине. Овај принцип је касније прихватила и Међународна конвенција о спречавању и кажњавању злочина геноцида.

#### б) Држава и правно лице

Држава односно правно лице свакако се не могу идентификовати са човеком као извршиоцем кривичног дела. Јер, човек је тај који може предузети радњу извршења кривичног дела, да свесно нешто учини или не учини што доводи до његове кривичне одговорности. Држава то не може. Против државе се не може водити кривични поступак и у формално правном смислу, јер она не може као странка да се користи процесним правима, да узме реч и да да своју одбрану. Сем тога државу не можемо извести на оптуженичку клупу, јер би то значило оптужити цео један народ. Прихватити могућност да она може одговарати значило би да држава може извршити радњу кривичног дела тј. да умишљајно или нехатно поступа цео један народ. Та теза потврдила би расистичку теорију о одговорности и кривици народа што повлачи предузимање колективне санкције.

Неки аутори (Pella i Saldan) су покушали да докажу постојање кривичне одговорности државе у међународном праву, али се та одговорност ипак сводила на политичку одговорност<sup>405</sup>.

---

<sup>405</sup> V. Pella, *La repression de la piraterie*, Rec. des Cours de l'ADI, 1926., Tome 15, 149; *Convention on Piracy*, Harvard Research in International Law, AJIL, 1932., 743.

Други сматрају да само дела која је држава учинила су међународно правно релевантна. Према овим ауторима ако уопште дође до одговорности одговорна је држава због тога што се није држала међународног права. По логици овог схватања произилази да не могу кривично одговарати управљач и државни функционер за поступке своје државе, а да организације као правна лица могу кривично одговарати само у границама своје државе<sup>406</sup>. Статутом Међународног војног суда предвиђен је један вид одговорности правног лица. Суд у Нирнбергу указује да постоји кривична одговорност правних лица. Тако је суд могао да прогласити одређену организацију, односно правно лице злочиначком. Тако су као злочиначке организације проглашене: вођство нацистичке партије, Гестапо, СС и СА трупе, Кабинет Рајха, Генералштаб и Врховна Команда<sup>407</sup>. Проглашење одређене организације злочиначком повлачило је кривичну одговорност за њене чланове, док за саму организацију осим моралне осуде нису биле предвиђене никакве санкције<sup>408</sup>. О томе у Нирнбершкој пресуди стоји: „Будући да проглашење злочиначког карактера организација и трупа одређује кривичну одговорност чланова, ова дефиниција треба да искључи лица која нису знала за злочиначке циљеве и акте организације. Она треба, исто тако да искључи и оне који су од стране државе одређени за чланове. Само формално чланство у организацији није довољно за утврђивање одговорности“.

Држава као субјект може да сноси политичку одговорност и грађанскоправну одговорност, али не и да кривично одговара са становишта међународног права. Међународна кривична одговорност је непреносива, па физичка лица могу одговарати за своја кривична дела која су извршена у име државе а не зато што се кривична одговорност може пренети са државе на појединца<sup>409</sup>.

За стварање или искоришћавање организације ради остварења злочиначког плана из кога су произашла многа тешка кривична дела њен главни организатор се не може ослободити кривичне одговорности, али само чланство у таквој организацији није основ за

---

<sup>406</sup> *Ibid.*

<sup>407</sup> D. Jovašević, *Međunarodno krivično pravosuđe – između prava, pravde i pomirenja*, *Međunarodni problemi - časopis Instituta za međunarodnu politiku i privredu*, Beograd, broj 4, 2011., 541.

<sup>408</sup> H. Neyrowitz, *Repression per les tribunaux Allemands des crimes contre l'humanité. de l'appartenance a une seil de controle allie*, Paris, 1960.

<sup>409</sup> B. Janković, *Međunarodno javno pravo*, Beograd, 1981., 133.

кривичну одговорност по Нирнбершким начелима. Данас, међутим, многа национална кривична законодавства усвајају поред одговорности организатора за сва кривична дела која су произашла из злочиначког плана и кажњавање као да их је сам учинио, без обзира да ли је непосредно учествовао у извршењу појединог од тих дела. И само чланство у таквој организацији повлачи кривичну одговорност, јер приступањем таквој организацији њени чланови пристају на остваривање злочиначких циљева. У неким кривичним законодавствима постоји одговорност за само чланство у организацији која у свом злочиначком плану има вршење кривичних дела против човечности и међународног права. Ти принципи су важили и у Југословенском кривично правном систему.

Развој међународних односа, стална и све разноврснија сарадња једне земље са другом и појава таквих облика кривичних дела која као учеснике у извршењу дела укључују правна лица воде у правцу изналагања могућности да правна лица односно њихови колегијални органи буду позвани на одговорност за међународне деликте. У прошлом рату постоји низ примера да су правна лица у земљама под окупацијом сила осовина активно учествовала у вршењу међународних злочина. Домаћа правна лица међународног карактера која су се повезала са окупационим снагама и њиховим органима и продала националне интересе ради стицања противзаконите имовинске користи нису смела остати некажњена за своја недела. Истина, њихово кажњавање не може се везати за кривично правну одговорност али су многе државе па и Југославија донеле посебне прописе о одговорности правних лица<sup>410</sup>.

Није редак случај да отмицу ваздухоплова изврши држава, односно њени органи. Тако су на пример Француске оружане снаге отеле марокански авион над отвореним морем да би се докопале вођа Ослободилачког покрета у Алжиру. Израел је 10.08.1973. године над либанском територијом извршио отмицу ирачког авиона са истих разлога. Исто тако и иза отмице кувајтског авиона извршене 04.12.1984. године стоје ирански државни органи<sup>411</sup>.

---

<sup>410</sup> Закон о кривичним делима против народа и државе – чл. 10 („*Službeni list Dem. Fed. Jug.*“ br. 66/1945; Закон о недопуштеној трговини, недопуштеној шпекулацији и привредној саботажи – чл. 11 „*Službeni list Dem. Fed. Jug.*“ br. 48/1945.

<sup>411</sup> Види део под 4.3. страну 140-141.

#### 7.4.5. Противправност отмице ваздухоплова

##### а) Општа разматрања

Хашка конвенција радњу извршења дела отмице ваздухоплова означава као „противправну“. С тим у вези треба нагласити да је нужно да би нека радња представљала кривично дело било националног било међународног карактера да је она противправна. Поред противправности, у кривичном законодавству Југославије битно обележје кривичног дела била је и друштвена опасност кривичног дела. Друштвена опасност као обележје кривичног дела је први пут у свету у дефиницију кривичног дела унета ова компонента у КЗ РСФСР, тако да се неће сматрати као кривично дело оно дело које има само формална својства предвиђена законом ако нема опште опасни карактер<sup>412</sup>. Друштвена опасност се морала ценити с обзиром на време у коме је радња предузета и с обзиром на унутрашње околности које владају у одређеном друштву. Друштвена опасност међународног кривичног дела огледала се у његовој штетности за међународну заједницу.

Друштвена опасност дела одговара противправности радње која је општа претпоставка сваког кривичног дела и која је прихваћена и у нашем позитивном праву Републике Србије<sup>413</sup>. У описима неких деликата противправност радње се посебно наглашава терминима: „противправно“, „неовлашћено“ или „незаконито“. У кривичном делу отмице ваздухоплова према дефиницији датој у Хашкој конвенцији посебно се наглашава „незаконитост“ радње учиниоца тј. ко „незаконито и насилно или под претњом насиља заплени ваздухоплов или врши контролу над њим...“. Међутим, у дефиницији кривичног дела отмице ваздухоплова у Кривичном закону СФРЈ нема тог атрибута радње

---

<sup>412</sup> Види: Група аутора, *Sovetskoje Ugotovnoje Pravo*, Особенaja Čast, Москва 1981.

<sup>413</sup> Кривично дело је оно дело које је законом предвиђено као кривично дело, које је противправно и које је скривљено.

извршења кривичног дела, али то не сме да значи да је радња учиниоца којом врши ово дело „законита“. Наглашавање незаконитости радње којом учинилац врши дело по Хашкој конвенцији није имала суштинске разлике са радњом у Кривичном закону СФРЈ, где је тај атрибут изостављен, јер из самог описа радње и средстава којом се врши произилази њена незаконитост па је не треба посебно наглашавати. Преузимање контроле над ваздухопловом употребом силе или озбиљне претње да ће се она употребити свакако се не може сматрати законитим, већ се мора узети противправном.

Принцип универзалности који је прихваћен у дефинисању кривичног дела отмице ваздухоплова по Хашкој конвенцији захтева да се тачно одреди појам „противправност“ („незаконитост“) радње. Међутим, неки аутори стоје на гледишту да дефиниција појма „противправност“ не би се могла дати у оквиру универзалности већ само у оквиру одређеног националног правног система. Расправљајући о том питању проф. Vouyoucas истиче аргумент да карактер „*sui generis*“ отмице ваздухоплова не би требао да омогући учиниоцу да се користи било којим разлогом за искључење одговорности по националној доктрини<sup>414</sup>. Међутим, то схватање је преуско па је због тога остало усамљено. Treves Resorella сматра с обзиром на одсуство изричите одредбе у Конвенцији о том питању, да не би могло бити друкчије но да свака држава може применити све оправдавајући ситуације предвиђене националним правом. Међународно кривично право се ослања на националним правима чланица међународне заједнице па је у том смислу конципирано кривично дело отмице ваздухоплова у Хашкој конвенцији. У анализи конкретног случаја противправност треба утврђивати на основу одговарајућег националног права. То је полазиште и Токијске конвенције у формулисању противправности радње. Позивање на противправност радње у чл. 11 Токијске конвенције и у чл. 1 Хашке конвенције може се различито тумачити. По Sunbergu могуће су следеће алтернативне интерпретације:

- 1) Без правног основа у кривичном закону и у доктринама општег карактера које допуњавају кривични закон,
- 2) Без правног основа у уставу и

---

<sup>414</sup> Z. Vouyoucaas, *XI Međunarodni kongres za krivično pravo: Anexs 2*



3) Без правног основа у начелима постављеним у уговорима или у јавном међународном праву<sup>415</sup>.

Међутим, ова подела је сасвим теоретског карактера па у пракси није могуће потпуно издвајати ове елементе.

С друге стране мишљење које је изнео проф. Димитријевић своди се на проблем колизионих норми. Димитријевић сматра да као „најједноставнији критеријум у погледу противправности радње треба прихватити критеријум националне власти која је надлежна за доношење одлуке која обавезује све особе на ваздухоплову“<sup>416</sup>. Усвајање овог решења значило би да се национални правни системи одричу претензија на искључивост којима су иначе прожети и који произилазе из једноставног става да се у оцени противправности имају применити одредбе националног права. Овај предлог је врло интересантан, али је тешко прихватљив ценећи то по досадашњој пракси националних власти која показује да није била испољена спремност судова да прихвате такво решење. То је у случају Tsironis по коме су поступили шведски судови.<sup>417</sup>

То што је као универзални принцип прихваћено да ће отмица ваздухоплова бити увек строго кажњена ипак тај принцип не постиже свој циљ, не због тога што се отказује његова примена у изрицању казне, већ због тумачења противправности радње. То омогућава врло различите интерпретације па се питање противправности исказује пре свега као питање од практичног значаја. Тако се то испољило у случају „Raškim“ који је изнет пред Међународни суд правде а као основ за искључење противправности је истакнута околност да је отмица летилице организована од стране прикривеног ислденика<sup>418</sup>.

---

<sup>415</sup> Arosio str. 2 beleška 29; Papelo str. 5 i Treves Pecorella str. 14., XI Međunarodni kongres za krivično pravo: Anexs 2

<sup>416</sup> V. Dimitrijević, Materijali sa XI Kongresa za Krivično pravo, aneks YU, 5

<sup>417</sup> J. Suuberg, The Case: Tsironis in Eassiouni, izd. International Terrorisma and politikal Crimes, Chicago 1974.

<sup>418</sup> О питању противправности видети J. Suuberg, *The Case: Tsironis in Eassiouni, izd. International Terrorisma and politikal Crimes*, Chicago 1974.

## 7.4.6. Основи искључења противправности

### 7.4.6.1. *Exceptio necessitalis* и противправност радње

Нужна одбрана у кривичном законодавству СФРЈ и у нашем позитивном праву искључује противправност тако што се дефинише да „није кривично дело оно дело које је учињено у нужној одбрани“. Међутим, овај институт је опште прихваћен у свим кривичним законодавствима у свету као околност која искључује противправност радње.<sup>419</sup> Она уз одређене модалитете утиче на противправност код кривичних дела отмице ваздухоплова. *Exceptio necessitalis* био је присутан код разматрања случаја *Plamourides* од стране шведских судова. У билатералном уговору између Сједињених Држава и Кубе од 15.01.1973. године утврђен је одређени основ за искључење противправности или његово ублажавање позивом на нужну одбрану. У чл. 4 овог Уговора код конкретног сагледавања случаја суд *loci deprehensionis* „може да нађе да постоји било која ослобађајућа или олакшавајућа околност“. Овде се може узети у обзир ситуација као што је када би се извршиоци нашли у ситуацији „реално непосредне смртне опасности и без реалне друге могућности да напусте земљу“. Услов за примену ове одредбе јесте да се ради о искључиво политичком мотиву и о изостанку сваког материјалног изнуђивања или рањавања чланова посаде, путника или било ког другог у вези са извршењем акта отмице.

У случају *Tannys* и *Xal* – асех питање принуде је било истакнуто у судском поступку. Тај поступак је вођен по анти-терористичком закону па је суд одбацио одбрану уз образложење „да би та околност била од утицаја када особа која врши радњу није својом вољом стављена у положај у коме ће се наћи, изложена принуди о којој је реч“. У конкретном случају поменуте особе су се добровољно ставиле у такав положај-каже се даље у образложењу Апелационог суда, да су касније биле спречене да делују по својој слободној

---

<sup>419</sup> C. McAlhone and R. Huxley-Bins, *Criminal Law - the Fundamentals*, Second Edition, Sweet and Maxwell London, 2010., 431.

вољи. Шта више диспозиција не говори о принуди уопштено већ само о принуди под претњом непосредне смрти или озбиљне телесне повреде, а очигледно је да окривљени нису делали под таквом принудом пре него што су приступили илегалној организацији<sup>420</sup>. Ово гледиште је исправно када се тиче разлога за искључење примене нужне одбране, али уколико је стварно код учиниоца постојала жеља да се отргну од даље криминалне делатности то је требало узети као околност од значаја за ублажавање кривичне одговорности.

#### **7.4.6.2. Право напуштања земље и „прогањање“ као основ за искључење противправности**

Није редак случај да појединци прибегавају отмици ваздухоплова ради напуштања земље. Да ли та околност може бити оправдавајући с позивом на одредбе из међународних уговора и општих правила међународног јавног права и других извора који оправдавају напуштање земље. Право је сваког грађанина да напусти и да се врати у своју земљу, ово право је утврђено у Општој декларацији о правима човека од 10.12.1948. године. Постоје одредбе и у другим међународним актима које могу да послуже као основ за искључење противправности код ових случајева као што су Конвенција о елиминацији расне дискриминације од 07.03.1966. године (660 U.N. Treaty Series No 9464 str. 195), Међународни акт о грађанским и политичким правима од 16.12.1966. године. Ова међународна акта су потписале и ратификовале многе државе-чланице међународне заједнице а већина је општа начела ових декларација унела у своја највиша национална акта.

---

<sup>420</sup> J. M. Sundberg, *Political Hijackings in politics, Crime and the International Scene, An Inter-American Focus*, Izdavač Adler i Mueller, San Juan, Puerto Rico 1972., 113; S.Z. Feller, *Comments on Criminal Jurisdiction over Aircraft Hijacking*, 1973., 7; S.Z. Feller, *IX Međunarodni kongres za krivično pravo*, 23.

У Уставу СФРЈ из 1974. године у III глави под називом „Слободе, права и дужности човека и грађанина“ загарантована је слобода кретања<sup>421</sup>.

Право напуштања и враћања у земљу имало је свој даљи развој и потврђивање. Оно је уграђено у Европску конвенцију од 13.12.1955. године, у Европску социјалну повељу од 18.10.1961. године, у додатни протокол од 16.09.1964. године, у Светску Конвенцију о заштити права и основних слобода човека од 02.05.1968. године. Међутим, право напуштања и враћања у земљу није искључено од обавеза, тако у Општој декларацији о правима човека у чл. 29 подвучене су и обавезе сваког човека према друштву у коме обитава. У вези са општим правом грађанина да напусти земљу проф. Димитријевић исправно примећује да „Индивидуална права као оправдање за иначе илегалну акцију треба да буду повезана средствима употребљеним да се та права постигну. У принципу никакво право не сме да се стекне на рачун права неке друге особе. Смисао интернационалне криминализације отмице није илегалност заплена, већ у томе да је постизање циља неодвојиво од смртне опасности за велики број других лица. Позивање на индивидуална права не може акт отмице преобразити у легалну акцију кад год се право на живот путника и посаде доводе у опасност“<sup>422</sup>.

На „прегањање“ не гледа се једнако на Истоку и Западу иако се у начелу оно прихвата као околност, која искључује противправност постоји разлика у условима његове примене.<sup>423</sup>

Од стране земаља Варшавског пакта се са свог становишта упућује осуда колонијалним и експлоататорским системима на Западу који прогањају „револуционарне“ снаге односно истомишљенике владајућих комунистичких партија, чији чланови нису подвргнути кривичном гоњењу међу земљама источног блока. То схватање о угрожености напредних револуционих снага уграђено је у уставима источноевропских земаља у делу којим се регулише питање политичког азила. Тако се политички азил посебно морао одобрити у случајевима „прогона појединаца због свог револуционарног схватања“, онима

---

<sup>421</sup> D. Kulić, *Ustav SFRJ, Komentar*, Beograd, 1979., 224.

<sup>422</sup> V. Dimitrijević, *XI Međunarodni kongres za krivično pravo*, Dodatak YU, sec. 2.

<sup>423</sup> W. G. Vitzthum, *Völkerrecht, De Gryter Recht*, Berlin, 2007., 632.

који „бране интересе радног народа“ (Устав СССР - чл. 129, Устав Пољске – чл. 75, Устав Румуније – чл. 38, Устав Бугарске – чл. 84), који „подржавају демократске принципе“ (Устав Бугарске – чл. 84, Устав Мађарске – чл. 58), који „се боре за социјални напредак“, „социјалне слободе“ и „слободе и права људске личности“, (Устав Пољске – чл. 75) и онима који „су активни у одбрани мира“ (Устав Румуније – чл. 28, Устав Пољске – чл. 75, Устав Чехословачке – чл. 33).

Такво схватање дошло је до изражаја у случају Asatinsky. Чланови три револуционарна покрета – Ejericio Revolucionario Popular, Револуционарне оружане снаге и Motoneros – побегли су из аргентиског затвора, отели авион и побегли у Чиле. Председник Чилеа Аљенде дао им је политички азил, па су редовним авионом отишли на Кубу. У овом примеру, поред давања политичког азила због уважавања да су отмичари прогањани због својих револуционарних активности та активност је била значајна и на изостанак кривичног гоњења због кривичног дела отмице ваздухоплова. И у другим случајевима уважена је околност да је отмичар био прогањан, али само за давање политичког азила а не и за амнестију од гоњења. То су два случаја отмице турских авиона и бекство отмичара за Бугарску. Први, Аудин из 1972. године чији су отмичари припадали револуционарном покрету „Армија за ослобађање Руског народа“ и други, случај Elmadzhoglu из 1973. године, чији су отмичари припадали „Турском националном покрету ослобођења“. Бугарска влада је овим отмичарима дала тражени политички азил, али је против учинилаца покренут кривични поступак због кривичног дела отмице ваздухоплова пред Вишим судом у Софији који им је изрекао временске казне. Овакав поступак био је у складу са правном доктрином и одредбом чл. 84 Устава Бугарске као и са кривично правним прописима чија примена није искључена давањем политичког азила. И у осталим источно-европским земљама усвојена је доктрина да се лицима која су прогоњена да политички азил с тим што се тиме не искључује кривично гоњење за кривична дела учињена приликом бекства. Тако у чл. 119 Кривичног закона Пољске забрањује се екстрадиција странца коме је било пружено право азила, али то није сметња да странац буде кривично гоњен - чл. 114 КЗ Пољске, с тим што ће суд узети у обзир разлике у прописима који су на снази у Пољској и у земљи где је то дело учињено, наравно у корист учиниоца<sup>424</sup>.

---

<sup>424</sup> Види случај одељак 7.1., страна 186.

И на Западу се изражавало противљење прогону учесника социјалних и револуционарних покрета. Појам прогањања се такође узима као разлог за давање политичког азила. У свету постоји веома велики број покрета који се декларишу као покрети за национално и социјално ослобођење и позивају на активност у интересу радног народа или да се боре за друштвени напредак. Таквим се често прогласе и герилске групе када изврше отмицу ваздухоплова ради бекства па је тешко направити разграничење. С тим у вези пише Vasmanov у свом чланку под насловом: „Револуционарни терор и његове последице – Размишљања једног историчара“ па истиче да „можемо констатовати да су последње године биле сведок чешћих случајева појединаца или група који су сами себе прогласили за „истинске револуционаре“ и „борце“ против империјализма употребљавајући терористичке методе... Човек може разумети тај народ, али немогуће је сложити се са њима... јер акти тероризма и саботаже често више штете неко користе ширењу револуционарне борбе“.

На Западу појам прогањања садржи политичке услове који су довели до извршења дела и који могу да доведу до давања политичког азила односно одбијања захтева за екстрадицију са разлога што је лице побегло од прогона из политичких разлога. То је оно што је усвојено и на Истоку као разлог искључења противправности. И у многим међународним конвенцијама прихвата се да политичке противречности прерастају у прогањање које се узима као разлог за давање азила и искључење противправности. Тако Женевска конвенција из 1949. године о заштити жртава рата пружају заштиту против сваке разлике неповољног карактера која се заснива на богатству или другом сличном критеријуму. И Конвенција из 1951. године, која се односи на статус избеглица, међу критеријуме које усваја за утврђивање статуса избеглица јесте и „прогањање због његове припадности некој социјалној групи“. Конвенција у чл. 31 забрањује држави чланици да примени кривичне санкције „због нерегуларног уласка или боравка у земљи“<sup>425</sup>. Овај пропис се не би смео користити у случају отмице, јер мало везе постоји између појма „прогањања“ и „противправности радње“. Иначе, прогањање значи да су „животи или

---

<sup>425</sup> N. Robinson, *Convention Relating to the Status of Refugees – Ist History, Contents and Interpretation – A Commentary* Institute of Jewish affairs, New York 1953., 152.

слобода избеглице били непосредно угрожени или да је постојао основан страх да се то може догодити због било које врсте прогањања набројаних у чл. 1<sup>426</sup>. Затим, у Европској конвенцији о екстрадицији постоји обавеза државе чланице да пружа азил лицима која су прогоњена из политичких разлога (чл. 3).

### 7.4.6.3. Ратно стање као основ искључења противправности

Да ли се чињеница ратног стања може узети као околност која искључује противправност код отмице ваздухоплова, или пак њу треба третирати као метод борбе зараћених страна и тај акт регулисати нормама из области ратног права.<sup>427</sup> Ако се отмица подведе под прописе ратног стања онда ће „непријатељска држава морати да поступа са ваздушним пиратима као са ратним заробљеницима“. Или пак и тада треба применити међународне и националне прописе који се односе на заштиту безбедности ваздушног саобраћаја. Ако отмица представља још и повреду хуманитарног права, што најчешће и бива када се на пример задрже посаде и путници као таоци, држава против које је отмица извршена могла би кривце да третира као „ратне злочинце“<sup>428</sup>. Treves i Pericolla као пример отмице ваздухоплова у условима ратног стања узимају отмицу мароканског авиона у коме је био Ben Bella<sup>429</sup>. Тај пример није најсрећније изабран с обзиром на умешаност више националности и на резултате правне дискусије између Марока и Француске. Изразит пример отмице ваздухоплова у ратној ситуацији видимо у случају када су ловци израелског ваздухоплова 10.08.1973. године приморали над Бејрутом једну каравелу која је летела под либанском заставом да скрене с пута према једном израелском војном аеродрому<sup>430</sup>.

---

<sup>426</sup> Ibid.

<sup>427</sup> C. Safferling, *Internationales Strafrecht - Strafanwendungsrecht, Völkerstrafrecht, Europäisches Strafrecht*, 2011., op.cit. 120.

<sup>428</sup> Treves i Pericolla, IX Међународни конгрес за кривично право, 10.

<sup>429</sup> Ibid.

<sup>430</sup> Види случај одељак 4.3., 127

Поводом ове отмице Савет безбедности Уједињених Нација је донео Резолуцију од 15.08.1973. године којом се једногласно „Влада Израела осуђује за повреду суверенитета и територијалног интегритета Либана и за насилно скретање и отмицу ирачког авиона над либанским ваздушним простором“. И Савет ОАСИ је на ванредном заседању 20.08.1973. године осудио отмицу као очигледно и грубо кршење Чикашке конвенције. Израел је као оправдање за ову државну акцију истакао да постоји ратно стање, за које су и њихови противници с времена на време тврдили да постоји. С обзиром на то Израел истиче да је дејство Чикашке конвенције на овај случај суспендовао према одредби чл. 89 Конвенције<sup>431</sup>. Пример таквог акта је и случај отмице авиона британске компаније ВОАС од 23.07.1971. године, коју су извршили либијски органи. Међутим, отмица цивилног ваздухоплова не би се могла подвести под ратно стање између држава под чијом заставом је летилица регистрована или између њене државе и државе којој припада неки члан посаде или који од путника у ваздухоплову, јер отмица таквог ваздухоплова не може бити ништа друго до терористички акт, у супротном би се извршиоци сматрали извршиоцима ратног задатка друге зарађене стране што није случај са отмицама ваздухоплова по самој дефиницији јер се међународним правом регулише отмица цивилног ваздухоплова, док се напад на војне летилице регулише ратним правом. Само у ратном стању се може прихватити да је напад на ваздухоплов део ратног права, али и у том случају би се радило о повреди хуманитарног права и напада на цивилне циљеве<sup>432</sup>.

У случају када је авион компаније Сједињених Држава „Pan American“ тражила исплату осигурања поводом отмице ваздухоплова у операцији Abu Thafat расправљао је Виши федерални суд у Њујорку. Пресудом вишег федералног суда у Њујорку (S.D.N.Y.) од 17.09.1973. године одбијен је тај захтев а у образложењу о одбијању захтева за исплату осигурања по основу овог ризика, наводи се да се овде не може говорити о „рату“ и „ратној операцији“ јер је отмицу организовала „мала политичка група као бесциљан и

---

<sup>431</sup> „*The Military Strategy of the P.F.L.P*, Information Department, Beirut, 1980., 85; Види одељак 4.3., 127.

<sup>432</sup> М. Шкулић, Међународно кривично право, Просторно важење кривичног права - Кривично право међународног порекла - Међународна кривичноправна помоћ - Зачеци кривичног права, Службени Гласник, Београд, 2022., 255.

Види више о томе: М. Škulić, *Ratni zločini i drugi osnovni instituti međunarodnog krivičnog prava*, Udruženje javnih tužilaca i zamenika javnih tužilaca, Beograd, 2011.



непромишљен преседан њиховог терористичког прогона<sup>433</sup>. Овај став одговара схватањима владе Сједињених Држава да се операције политичких група не могу подвести под „ратне операције“ и третирати по правилима која важе у области ратног права.

## 7.5. Саучесништво у извршењу отмице ваздухоплова

За разлику од класичног криминалитета где кривично дело по правилу врши једно лице кривично дело са међународним карактеристикама по правилу чине више лица. То је посебно карактеристично за кривично дело отмице ваздухоплова. Од 102 случаја која смо анализирали 84 су извршена од стране више лица а 18 од стране једног лица, али и то остаје под сумњу, јер има неоткривених учесника у операцији извршења отмице. То значи да преко 80% отмица је извршено од више лица. Опаснији карактер имају оне отмице ваздухоплова које врше више лица, јер долази до веће кумулације злочиначке енергије.

Хашке и Монреалска конвенција предвиђају одговорност не само за непосредног извршиоца већ и за остале учеснике у извршењу отмице. Тако према Хашкој конвенцији свако лице које је саучесник у извршењу или покушају да изврши отмицу или у нападу који доводи у питање ваздушну безбедност одговара по правилима која важе за непосредног извршиоца. По овом питању постоји разлика између Хашке и Монреалске конвенције у томе што Хашка конвенција сматра битним елементом дела чињеницу да се саучесник налазио у летици која је „у току лета“. Предлог да се елиминише ово ограничење није ушао у Хашку конвенцију па поступак саучесника отмичара, који се не налази у летици, кажњава се по националном законодавству и подпада у националну надлежност. Монреалска конвенција, пак, шире, боље речено, исправније гледа на саучесништво, тако што обухвата и период који претходи лету (чл. 2-б). Незаконита активност више лица

---

<sup>433</sup> IX Међународни конгрес за кривично право, 71 Civ. 1118, 57, 98.

усмерена на отмицу ваздухоплова представља органску целину за остварење заједничког циља па на карактер и степен њихове одговорности не би требало да имају утицаја околности да ли су нека лица радила у самој летилици а друга ван ње.

Хашка конвенција свесно сужава одговорност само на оне саучеснике који се налазе у ваздухоплову у време извршења отмице, јер би то била сметња ширем приступу Конвенције<sup>434</sup>. Међутим, таква формулација не ограничава примену националних прописа о саучесништву којима се по правилу обухватају и лица која нису била у ваздухоплову за време извршења дела отмице, али омогућује разноликост законодавних регулатива и судске праксе у националним оквирима.

За праксу у Чехословачкој карактеристичне су оне незаконите отмице које су извршене као групно дело са више починилаца<sup>435</sup>. Групом се сматрају, осим активних чланова и пасивни чланови (жене, љубавнице преступника). Пошто је таквих ситуација најчешће, третман организатора, подстрекача и помагача постаје битно питање.

Таква прећутна активност по схватању Dolenskog „представља помоћ којом се бар психолошки подржавају окривљени, нпр. обећавајући помоћ у случају потребе, блокирајући кључна места и сл.“<sup>436</sup>. У случају Cinaka и Galaseka који су суђени у одсуству, виши суд је третирао оптужене, које су супруге непосредних извршилаца као саучеснике у заробљавању летилице само на основу чињенице што су заузимале предње место у авиону, што нису биле изненађене препадом и нису га ометале, нису морале да пређу у задњи део авиона као остали путници и што су се и „оне само сматрале члановима организоване групе и самим тим саучесницима и као такве помагале су осталим члановима групе да остваре припремљену акцију“. Оптужена Marija Prochazkova палила је своје супругу цигарету и на тај начин му омогућила да увек буде на опрезу и да му пажња не попусти. Треба нагласити да је и немачки суд у процесу против Cihaca и Galaseka осудио Maraju Prochaskovu због помагања, тј. због њене делатности која је створила знатну опасност по живот и телесни интегритет осталих. Оба суда су имала слична гледања на овај случај с тим што

---

<sup>434</sup> Poulantsaz, *Anglo-American Law Review*, 1973., 13.

<sup>435</sup> Materijali XI Међународног конгреса за кривично право, IV секција, LV – 15.

<sup>436</sup> *Ibid.*

чехословачки закон оштрије третира помагање па је и најпасивнији саучесник кривично одговоран. Такав став је имао одраза на строгост кажњавања тако што су чехословачке пресуде изречене у трајању од пет година затвора док је немачка пресуда гласила на осам месеци затвора<sup>437</sup>.

У кривичном законодавству СССР из 1958. године је био сужен појам саучесника у чл. 17 Основних начела даје се дефиниција саучесништва, којом се искључује прикривање после извршеног кривичног дела а које је било укључено у овај појам према Кривичном закону из 1926. године. Саучесништво према цитираној одредби ограничава се на заједничко намерно учешће две или више особа у остваривању преступа. Исти третман као и непосредни извршиоци имају организатори, подстрекачи и они који олакшавају остварење кривичног дела. И прикривање учиниоца кривичног дела или самог кривичног дела било је инкриминисано у чл. 18 а непријављивање у чл. 19 Основних начела из 1958. године, док је у Декрету Президијума из 1973. године. у чл. 1 као посебно кривично дело означио отмицу, а исто тако је прописао и одговорност за прикривање, које није унапред обећано, као и непријављивање злочина који су извршени или се припремају, задовољавајући тиме интенцију поменутих чланова (18 и 19 Основних начела)<sup>438</sup>. Најпознатији случај покушаја отмице у Совјетском савезу је серија случајева Dymshits. Првом од њих судио је Виши суд Руске Републике 31.12.1970. године, али се прогон у овим случајевима заснивао на чл. 64 Кривичног закона Руске Социјалистичке Републике, који важи и који може, или у одређеном случају не може, да се примени на нове покушаје отмице искључујући Декрет из 1973. године. Тим више су значајни ови случајеви. Mark Dymshits је био пилот и организатор незаконите отмице ваздухоплова. Dymshits и његових десет саучесника су признали да су израдили планове за отмицу и били су осуђени на основу чл. 64-а и чл. 15 став 3 Кривичног закона РСФСР. Члан 15, наиме, стимулише да казна погађа и припрему и покушај дела која су утврђена злочиначким планом. Накнадни процеси су били вођени против других оптужених повезаних за злочин као помагачи. У процесу који се правноснажно завршио пресудом Врховног суда од 20.06.1971. године оптужени су били осуђени и то први што је од њих финансирао операцију, а други путовао као путник на тим

---

<sup>437</sup> *Ibid.*

<sup>438</sup> Harold J. Berman, *Soviet Criminal Law and Procedure*, The RSFSR Codes, Second Edition, Harvard University Press, 1966., 58.

линијама да би проучио могућност продора у пилотску кабину ради учешћа у организацији отмице. Последњи је на суђењу признао да је убедио остале да учествују у отмици како би побегли у иностранство. Сагласно чл. 17 Основних начела сви су оглашени кривим и осуђени на временске казне<sup>439</sup>.

Кривично законодавство СФРЈ познавало је више облика учешћа у извршењу кривичног дела, саизвршилаштво, подстрекавање, помагање и злочиначко удруживање<sup>440</sup>. Улоге саизвршиоца без обзира на њихову разноликост односе се на вршење подељених активности који битно доприносе успешном остварењу кривичног дела. Деловање подстрекача своди се на умишљајно подстрекавање неког лица да изврши кривично дело. Подстрекач ће одговарати и када кривично дело не буде ни покушано, као за покушај кривичног дела извршеног радњом подстрекавања, што се за отмицу ваздухоплова може изрећи казна затвора од 5 година и тежа казна. Радње помагања, такође, могу бити врло разнолике, али се најчешће врше давањем савета или упутстава како да се изврши кривично дело, отклањањем препрека за извршење кривичног дела, као и унапред обећаним прикривањем кривичног дела, учиниоца, средства којим је кривично дело извршено, трагова кривичног дела или предмета прибављених кривичним делом. Организатор кривичног дела је лице које је ради вршења кривичних дела створило или искористило организацију, банду, заверу, групу или друго удружење.

Кривична одговорност саучесника изједначена је са одговорношћу непосредног извршиоца. Они одговарају у границама свог умишљаја а лични односи, својства и околности услед којих закон искључује кривичну одговорност, или дозвољава ослобођење од казне, ублажавање или поштравање казне, могу се узети у обзир оном саучеснику код кога они постоје.<sup>441</sup>

У југословенском кривичном законодавству била знатно шире постављена одговорност за саучесника него у Хашкој конвенцији која одговорност ограничава само на

---

<sup>439</sup> J. W. F. Sunberg, *Otmica vazduhoplova*, ЈФКК, XIII, br. 1, 83.

<sup>440</sup> КЗ СФРЈ, чл. 22-26; Љ. Јовановић, *Кривично право-општи део*, Београд, 1986.

<sup>441</sup> З. Стојановић, *Начело кривице и одговорност саучесника*, Годишњак Правног факултета, година IV, 2/2013., 1–20.

саучесника који је био у ваздухоплову у време извршења кривичног дела. На пример када је домаћи суд надлежан за суђење у случају отмице ваздухоплова где се као саучесник јавља лице које је радњу извршило ван ваздухоплова, рецимо извршило подстрекавање извршиоца или организовало њено извршење, ствара се ситуација да за примену конкуришу два кривично правна прописа, један домаћи који је строжи и други међународни који је блажи за учиниоца тј. који искључује кривичну одговорност таквог учиниоца. Овде се поставља питање који се пропис има применити. По начелним одредбама нашег кривичног законодавства и у периоду Хладног рата и у садашњем позитивном праву, требало би применити закон који је блажи за учиниоца, па ако се прихвати равноправност примене националних и међународних кривично правних прописа, конкретно прописа из Хашке конвенције, која има карактер *self – executing* акта, онда се има применити пропис Хашке конвенције који је блажи за учиниоца.

Учешће више лица у извршењу кривичног дела претпоставља претходни договор или удруживање за вршење кривичних дела. Савремено кривично законодавство признаје злочиначко удруживање (удруживање ради вршења кривичних дела) као посебан вид саучесништва. Организатор који сам не учествује у извршењу кривичног дела одговара као непосредни извршилац односног кривичног дела и казниће се као да га је сам учинио ако је то дело произишло из злочиначког плана удружења.<sup>442</sup> То није одступање од основног начела о кривичној одговорности која се ослања на кривици, али ова гледања донекле модификују основна начела кривичне одговорности. Одговорност организатора злочиначког удружења за кривична дела произашла из злочиначког плана организоване групе, без обзира што организатор није непосредно учествовао у извршењу било ког од тих кривичних дела или као извршилац, или као подстрекач или као помагач по први пут је у међународној пракси реализовано у Нирнбершкој пресуди Међународног ратног права.<sup>443</sup>

---

<sup>442</sup> H. Vest, *Genozid durch organisatorische Machtapparate. An der Grenze von individueller und kollektiver Verantwortlichkeit*, Baden-Baden, 2002., *op.cit.* 253.

<sup>443</sup> М. Шкулић, *Међународно кривично право, Просторно важење кривичног права - Кривично право међународног порекла - Међународна кривичноправна помоћ - Зачеци кривичног права*, Београд, 2022., *op.cit.* 242-250.

## 7.6. Покушај извршења отмице ваздухоплова

Хашка конвенција прописује као кажњиву радњу и покушај отмице ваздухоплова тако да и онај ко покуша да незаконито и насилно или под претњом насиља заплени ваздухоплов или врши контролу над њим чини кривично дело отмице ваздухоплова. Конвенција не разграничава покушај од припремних радњи нити од свршеног кривичног дела, нити пак одређује услове кажњивости. Све то оставља националним законодавствима земаља потписница Конвенције, која већ имају уграђене одредбе о том институту, што дозвољава могућност различитог третмана покушаја отмице ваздухоплова како у погледу дефиниција тако и у погледу кажњивости. Стога која се радња може сматрати покушајем и обим њене кажњивости различито је регулисано у кривичним законодавствима о чему ће бити речи.

Кривични закон Француске <sup>444</sup> дефинише покушај као „почетак извршења“ радње кривичног дела (*commencement d'execution*). По њему сваки покушај злочина који буде изражен почетком извршења, ако није био обустављен или је промашио успех једино услед околности независних од воље учиниоца, сматра се као сам злочин. Такво решење има и Кривични закон СР Немачке. По њему (par. 43) кажњив покушај чини лице које „одлуку да учини злочин или преступ оствари радњама, које сачињавају почетак извршења тог злочина или престапа, ако намеравани злочин или преступ није довршен“, али покушаји не представљају само радње које значе почетак извршења, као и оне које би то значиле према представи учиниоца о стварном стању. Такву солуцију има и аустријски кривични закон.

Другу групу националних законодавстава (Италијанска, Данска и др.) појам покушаја схватају шире тако да у њега укључује и припремне радње. Под одговорност за покушај по италијанском кривичном закону подпада онај ко изврши подобне акте управљене на несумњив начин на извршење кривичног дела, ако се радња не доврши или ако не наступи успех. Он почетак радње извршења не узима као елемент покушаја па за

---

<sup>444</sup> Francuski Code Penal iz 1958.

њега није од значаја питање да ли је та радња подобна и управљена на извршење кривичног дела. Дански кривични закон још шире схвата појам покушаја. Он узима и све припремне радње тј. „радње које имају за циљ да олакшају или да остваре извршење кривичног дела кажњиве су као покушај ако то дело не буде довршено“.

Трећа група националних законодавстава (Совјетски Савез, Чехословачка, Бугарска) најшире схватају покушај кривичног дела. Тако Кривични закон РСФРС не даје појам покушаја нити критеријуме за његово разграничење од свршеног кривичног дела и припремних радњи а то стога што се покушај и припремне радње у принципу једнако третирају и нераздвојиве су од укупне делатности усмерене на извршење кривичног дела. Према начелној одредби КЗ РСФРС<sup>445</sup> покушај било каквог кривичног дела а исто тако и припремање на извршење кривичног дела, које се изражава у тражењу или оспособљавању оружја, средства и у стварању услова за кривично дело, сматра се као довршено кривично дело, при чему је суд код избора мере социјалне заштите дужан да се руководи степеном опасности лица које је извршило покушај или припремање, фазом извршења кривичног дела и близином наступања последице, а такође и уважавањем узрока, услед којих кривично дело није доведено до краја.

Како правно квалификовати случај када група наоружаних људи дође на аеродром с намером да отме ваздухоплов, али на самом аеродрому буде ухапшена, поставља питање чехословачки проф. Доленски, па одговара да то треба узети као покушај у смислу одредби Кривичног закона Чехословачке, јер тај пример задовољава захтеве покушаја пошто узима да су починиоци започели да остварују радњу садржану у бићу кривичног дела<sup>446</sup>. Према важећој теорији истиче проф. Доленски, ради се о покушају чак иако та радња још није започета, али активност деликвентима непосредни значај за стварно извршење дела<sup>447</sup>. Међутим, такво гледиште нису имали чехословачки судови у случају Havelke. Наиме, Havelka је као организатор припремио отмицу ваздухоплова, коју је требао да изврши са више саучесника, али пре него се укрцао на авион био је ухваћен. Његове радње суд је

---

<sup>445</sup> KZ RSFRS, član 15

<sup>446</sup> Materijali XI Međunarodni kongres za krivično pravo, IV Sekcija, 11, LV - 15

<sup>447</sup> Ibid. 12 (LV, 15)

квалификовао као припремне радње а не као покушај кривичног дела<sup>448</sup>. Таква квалификација према Српском позитивном кривичном законодавству била би одговарајућа, мада припремање отмице ваздухоплова није било кажњиво осим ако се то не односи на стварање организације или групе. По чехословачком кривичном законодавству, пак није правно значајно да ли се радња квалификује као покушај или припремање кривичног дела, јер у погледу кажњивости не постоји разлика.

Покушај кривичног дела према Српском позитивном праву и по бившем кривичном законодавству СФРЈ<sup>449</sup> стоји када учинилац са умишљајем започне извршење кривичног дела, али га не доврши. Субјективна страна код покушаја је увек умишљај а што се тиче објективне стране, она се креће између границе према припремној радњи и границе према довршеном кривичном делу. За покушај је важна и његова субјективна страна и његова објективна страна узете јединствено. Оне морају бити присутне и у покушаном и у довршеном кривичном делу, јер суштина покушаја се не може битно разликовати од довршеног кривичног дела пошто је покушај једна етапа до његовог извршења. Наш позитивни кривични закон тражи да учинилац започне извршење кривичног дела тј. да започне радњу извршења<sup>450</sup>. То је објективни елемент кривичног дела који представља критеријум за његово разграничење од припремних радњи. За покушај се тражи да је у континуираном процесу извршења кривичног дела делатност учиниоца достигла ту тачку која представља почетак извршења дела. Значајна је само радња дата у законском бићу кривичног дела, али које нису почетак радње кривичног дела дате у законском опису кривичног дела не могу се узети као покушај кривичног дела. У том смислу у пређашњем кривичном законодавству СФРЈ, дата је и дефиниција припремних радњи (чл. 18 ст. 3 КЗ СФРЈ)<sup>451</sup>, што није учињено у позитивном Кривичном законнику Србије.

---

<sup>448</sup> Ibid.

<sup>449</sup> Члан 30 КЗ Србије од 01.01.2006.; Члан 19 КЗ СФРЈ, "Сл. Лист СФРЈ", бр. 44/76;

<sup>450</sup> Члан 30 КЗ Србије од 01.01.2006. гласи : „Ко са умишљајем започне извршење кривичног дела, али га не доврши, казниће се за покушај кривичног дела за које се по закону може изрећи казна затвора од пет година или тежа казна“. Идентично је било законско решење по закону Члан 19 КЗ СФРЈ, "Сл. Лист СФРЈ", бр. 44/76 у периоду Хладног рата.

<sup>451</sup> Љ. Јовановић, *Кривично право-општи део*, Београд, 1986.



У самом бићу кривичног дела отмице ваздухоплова сила односно озбиљна претња да ће се сила употребити одређена су као посебна средства његове радње извршења. Зато покушај овог кривичног дела представља употреба силе односно претња да ће се она употребити.

За покушај мора постојати и одлука учиниоца о извршењу кривичног дела. Она обухвата свест о свим околностима бића односно кривичног дела као и вољу учиниоца да то дело изврши. То је управо умишљај који се не разликује од умишљаја који је потребан за свршено кривично дело. Ако нема умишљаја не само да неће стајати кривично дело већ и његов покушај. За кривично дело отмице ваздухоплова потребан је директан умишљај и то како за свршено дело тако и за његов покушај<sup>452</sup>.

У погледу кажњивости за покушај, такође се кривична законодавства могу поделити у три групе. У прву групу спадају она законодавства која кажњавање за покушај изједначавају са кажњавањем за свршено кривично дело. Ту спада КЗ СРФСР, који изједначава не сам покушај са свршеним кривичним делом већ и припремне радње. Широка одговорност за покушај и припремне радње сужава се у пракси тиме што се прогон за лакше случајеве искључује због недостатка друштвене опасности. Идентична решења имају и КЗ Чехословачке - КЗ Бугарске. Другу групу чине законодавства која предвиђају факултативно ублажавање казне прописане за довршено кривично дело. Овде спада наш КЗ, КЗ Швајцарске, Грчке и др. Задњу групу чине законодавства која за покушај предвиђају блажу казну него за свршено кривично дело, па утврђују блаже границе и минимума и максимума казне. То чине КЗ СР Немачке, КЗ Аустрије, КЗ Румуније. Идентично решење има и англосаксонско право, по коме покушај код злочина и преступа кажњава се као преступ.

Према пређашњем КЗ СФРЈ и према нашем позитивном кривичном законодавству учинилац је кривично одговоран за покушај као за свршено кривично дело, што значи да се казна одмерава у границама казненог оквира предвиђеног за свршено кривично дело с тим што се учинилац може и блаже казнити. Међутим, законодавац је одговорност за покушај

---

<sup>452</sup> Д. Јовашевић, Међународна кривична дела – одговорност и кажњивост, Ниш, 2010. године, 157-159.

ограничио за тежа кривична дела генералном клаузулом у чл. 30 ст. 1 КЗ<sup>453</sup> за дела за која је предвиђена казна затвора од 5 година или тежа казна, односно ако се изричито одреди да се за одређена дела кажњава и за покушај. Блаже кажњавање није облигаторно, али је предвиђено законом те суд код одмеравања казне мора имати у виду околности кривичног дела и учиниоца и узрока због којих није наступила последица<sup>454</sup>. Прописана могућност блажег кажњавања значи да законодавац покушај третира као мање опасно дело од довршеног кривичног дела. Узимајући у оцену опасност и тежину кривичног дела, објективну и субјективну страну јединствено па услед минуса на објективној страни код покушаја показује се у начелу у недостатку последица мањи степен тежине дела него код свршеног кривичног дела<sup>455</sup>. Зато је оправдано за покушај отмице ваздухоплова изрећи блажу казну.

### 7.6.1. Припремање отмице ваздухоплова

Извршењу отмице ваздухоплова по правилу претходе припремне радње. Одговорност за припремне радње није прописана Хашком конвенцијом. Међутим, припремне радње управљене на договарање и са другим лицима ради организовања извршења отмице ваздухоплова кажњиве су у многим па и у домаћем кривичном законодавству. За те радње се по Југословенском савезном кривичном закону одговарало као за посебна кривична дела као што су договор за извршење кривичног дела одређеног савезним законом<sup>456</sup>, и удруживање ради вршења кривичних дела одређених савезним законом<sup>457</sup>. То су кривична дела која представљају припремне радње за извршење неког кривичног дела одређеног савезним законом за које се може изрећи казна затвора од 5

---

<sup>453</sup> Кривични законик од 01.01.2006. године.

<sup>454</sup> Љ. Лазаревић, Коментар кривичног закона републике Србије, Београд, 2006., 104-105.

<sup>455</sup> Љ. Јовановић, *Кривично право-општи део*, Београд, 1986., 105.

<sup>456</sup> Члан 253 КЗ СФРЈ, "Sl. list SFRJ", br. 44/76.

<sup>457</sup> Члан 254КЗ СФРЈ, "Sl. list SFRJ", br. 44/76.

година или тежа казна. Радња извршења код оба дела састоји се у одређеном облику удруживања више лица ради вршења криминалне делатности. Кривична дела имају супсидијарни карактер тј. њихова примена је могућа само кад не дође до реализације кривичног дела из договора.

По позитивном праву Републике Србије предвиђена су кривична дела у чл. 391б. ст. 1. „Врбовање и обучавање за вршење терористичких дела“ и „Терористичко удруживање“ у члану 393а ст. 1,<sup>458</sup> која су уведена изменама кривичног законика 2019. године, којима се дефинишу као кривична дела, припремне радње за таксативно набројана кривична дела.<sup>459</sup> Очигледно да је законодавац набројана кривична дела препознао као посебно опасна по безбедност и јавни поредак. Међутим, за кривична дела отмице ваздухоплова из чл. 291 КЗ и Угрожавање безбедности ваздушног или поморског саобраћаја из чл. 292 КЗ, нису овим одредбама санкционисане припремне радње извршиоца, вероватно јер ова дела не морају под дефиницији бити дела са елементима тероризма<sup>460</sup>. Овде се ипак може уочити недоследност законодавца или учињени пропуст обзиром да поред ова два наведена кривична дела, у позитивном кривичном законодавству Србије инкорпорирано је и треће кривично дело Финансирање тероризма из члана 393 ст. 1 КЗ које такође санкционише припремне радње (на тај начин што обезбеђује или прикупља средства с циљем да се она користе за вршење набројаних кривичних дела)<sup>461</sup> за кривична дела тероризма из чл. 391. до 392. али и дела против безбедности ваздушног саобраћаја из чл. 291, 292 и 293. КЗ<sup>462</sup>. Дакле, с обзиром на тежину казне којом је запређено кривично дело отмице ваздухоплова припремне радње су биле санкционисане по КЗ СФРЈ и по садашњем позитивном праву, при чему су припремне радње у виду договора за извршење односно удруживање ради вршења отмице ваздухоплова, биле кажњиве у доба Хладног рата, док по садашњем позитивном праву од припремних радњи једино је кажњиво финансирање извршења дела

---

<sup>458</sup> Закон о изменама и допунама Кривичног Законика ("Сл. гласник РС", бр. 35/2019) чл. 37.

<sup>459</sup> Д. Јовашевић, Кривична дела тероризма-европски стандарди и право републике Србије, Војно дело, Београд, 1/2017., 326-327.

<sup>460</sup> З. Стојановић, *Коментар кривичног законика*, девето измењено издање, Службени гласник, Београд, 2019., 924.

<sup>461</sup> Б. Петровић, Д. Јовашевић, *Кривично (казнено) право, Посебни дио*, Правни факултет, Сарајево, 2005., 70-71; Д. Јовашевић, *Кривична дела тероризма - Европски стандарди и право републике Србије*, Војно дело, Београд, 1/2017., 325.

<sup>462</sup> Кривични законик Републике Србије, ступио на снагу 01.01.2006. године.

отмице ваздухоплова. Међутим, генералном клаузулом у члану 346 КЗ, којом се предвиђа кажњавање удруживања ради вршења кривичних дела, за које се може изрећи казна затвора од три године или тежа казна, ипак је имајући у виду запрећену казну обухваћено и кривично дело отмице ваздухоплова.

И страна законодавства слично југословенском прописују кажњавање за припремне радње. Тако у кривичним законодавствима Француске и СР Немачке припремне радње су такође кажњиве ако су прописане у посебном делу КЗ као кривична дела (*delicta sui generis*). Дакле, у посебном делу кривичног закона постоје кривична дела којима се инкриминишу припремне радње одређених тешких кривичних дела. То правило важи и за англосаксонско право. И кривични закон Италије, Швајцарске и Пољске прописује да се за припремне радње у начелу не кажњава осим када их закон прописује као посебна кривична дела. Неки закони пак под појам кажњивог покушаја обухватају и све припремне радње (Дански КЗ). То исто чине и кривични закони Совјетског Савеза, Чехословачке и Бугарске.

Такође, у пракси међународних *ad hoc* судова, који осим Статута Међународног кривичног суда, нису познати као судови који примењују принцип „*nullum crimen, nulla poena, sine lege*“, приликом оптужења и пресуђења,<sup>463</sup> за кривично дело Заједничког злочиначког подухвата, прихваћен је и облик учествовања који је већ дефинисан у нашем позитивном праву а био је и шире одређен у Кривичном законнику СФРЈ као Организовање злочиначке групе за ову делатност било је санкционисано инкриминацијом из чл. 136 КЗ СФРЈ. Њоме је била прописана одговорност за припремање радње које у начелу нису биле кажњиве у Југословенском кривичном законодавству, осим за таксативно набројана кривична дела у која су била подведена и дела са елементима тероризма. Сматра се да је овај облик кажњавања за припремне радње проистекао из Међународне конвенције п сузбијању терористичких претњи из 1997. године<sup>464</sup>. Да би извршилац дела које се састоји у суштини од припремних радњи није неопходно да је дело извршено, већ мора знати за намеру групе којој се придружио, да група има најмање три члана и да је намера извршење

---

<sup>463</sup> P. Novoselec, Materijalnopravne odredbe Rimskog statuta i njihova implementacija u hrvatskom kaznenom zakonodavstvu, u: I. Josipović, D. Krapac i P. Novoselec, Stalni međunarodni kazneni sud, „Hrvatski pravni centar“ i „Narodne novine“, Zagreb, 2001., str. 95

<sup>464</sup> G. Werle, *Völkerstrafrecht*, Mohr Siebeck, Tübingen, 2020., 127.

дела из надлежности међународног суда, што значи да се ради о тешком делу, односно да је као у члану 27 КЗ СФРЈ таксативно одређено тешко кривично дело за које су кажњиве и припремне радње.<sup>465</sup>

## 7.7. Надлежност кривичног гоњења за отмицу ваздухоплова

### а) Општа разматрања

Хашка конвенција у погледу надлежности правних система предвиђа да „свака земља саговорница треба да предузме мере да установи своју надлежност у односу на кривично дело, као и сваки други акт насиља управљеног против путника или посаде који би починио претпостављени учинилац кривичног дела у случају ако летилица у којој је почињено кривично дело атерира на њену територију са претпостављеним учиниоцем кривичног дела у тој летилици“.

Разумљиво је да се примена националног законодавства могла непосредно заснивати на овој одредби Конвенције. Тако ће се и поступати у земљама које заступају монистичку теорију или које се изричито позивају на међународне уговоре у својим правима. Такав поступак није само када се примењује чл. 4 Хашке конвенције већ и сваки други пропис међународног уговора који садржи правила о надлежности. У нашој земљи, судови директно примењују све објављене међународне конвенције које је Југославија ратификовала<sup>466</sup>. Следствено томе код нас би се појавио проблем да ли се има сматрати да је ова јурисдикција успостављена само конвенцијом да у домаћем кривичном законодавству није прихваћена универзална компетенција за кривична дела почињена у иностранству и

---

<sup>465</sup> Ibid.

<sup>466</sup> Устав СФРЈ из 1974.године, члан 153.

против страних поданика или страних интереса, ако је за кривична дела прописана казна затвора од најмање пет година или тежа казна<sup>467</sup>.

У Чехословачкој се монистичка теорија тако примењује да диспозиције међународне конвенције могу бити примењене директно, чим је конвенција ратификована и објављена румунско и совјетско право се у погледу компетенције позивају на међународне уговоре. У кривичном закону Румуније<sup>468</sup>, допушта се могућност да постоје међународни уговори који решавају друкчије питање надлежности од Кривичног закона где је прихваћен принцип универзалности. Дакле, када се ради о отмици ваздухоплова Румунски закон омогућује да се међународним уговорима (Хашком конвенцијом) дерогирају правила кривичног закона. Према решењима у овим земљама произилази да је Хашка конвенција сама по себи извршна.

Међутим, италијанско право, како прописима у Кривичном законнику тако и у Закону о ваздушној пловидби, има другачија решења која изазивају специфичне проблеме. Италијански кривични закон у чл. 3 обавезује све оне који се налазе на територији државе с тим што се у чл. 6 додаје, да ће свако ко почини кривично дело на територији државе бити кажњен према италијанском закону. Даље се у члану 4 даје значење италијанске територије тако да се под тим појмом треба разумети и „италијанска летилица без обзира где се она налази, уколико према италијанском праву није утврђена надлежност неког страног права“. Постоји и посебна одредба о италијанској територији у Закону о ваздушној пловидби. Тако према чл. 4 тог Закона италијанске летилице у зони или простору који не подпада под суверенитет неке државе сматрају се као италијанска територија. Према овако дефинисаној територији и надлежности италијанских органа произилази да нека италијанска летилица није италијанска територија свуда где се налази, већ само у случајевима када се она налази унутар граница италијанске државе или италијанског територијалног мора или у ваздушном простору, или када се налази у нечијем простору. Ова празнина у погледу одређивања надлежности испољила се када је отмичар авиона ваздушне компаније TWA отетим авионом дошао у Италију, па како авион није био италијанске националности поставило се

---

<sup>467</sup> Кривични закон СФРЈ чл. 107 ст. 2, од 28.09.1976.године, „Службени лист СФРЈ“ бр. 44 од 08.10.1976.године, ступио на снагу 01.07. 1977.

<sup>468</sup> Члан 6, КЗ Румуније

питање надлежности италијанских органа. Према римском суду надлежност италијанских органа је била искључена а италијанске власти нису чак примениле екстра територијалне диспозиције Кривичног закона.

Постоје прописи о надлежности који у другом правцу искривљују правна решења. То је случај Allaona, отмице алжирског авиона. Отмичари су осуђени због те отмице. Када су се нашли у Алжиру њима је суд у Annabi 07.12.1970. године поново судио за исту ту радњу и осудио их на временске казне од 6 до 12 година затвора. У свету где треба да влада поверење у примени Закона међу земљама такав изузетак не би смео да се догоди, управо да се два пута суди за једно те исто дело.

Интересантна су решења у израелском праву. Правила су дата у амандману 4 на Кривични закон од 21.03.1972. године, која се односе на кривична дела почињена у иностранству. Основни принцип тог закона састоји се у томе да особа која је окривљена да је починила кривично дело предвиђено у одредби 3 Закона о цивилној авијацији од 22.02.1971. године може бити изведена пред суд у Израелу ако кривично дело нанесе или има за циљ да нанесе штету Израелу и њиховој сигурности, имовини или привреди, саобраћају или везама са другим земљама. У Закону о цивилном ваздухопловству у чл. 2 пак прописује се правило да није важно да ли је кривично дело против израелске или неизраелске летилице. Из тога произилази да би било могуће поново суђење у Израелу за већ пресуђено кривично дело ако је оно уперено против политичког или привредног интереса Израела. Ново гођење би било оправдано само ако је летилица израелске националности.

С обзиром да врло често долази до сукоба надлежности у погледу поступања за изрицање санкције за отмицу ваздухоплова даћемо преглед основних принципа за заснивање надлежности националног законодавства са упоредним прегледом решења у националним правним системима.

## 7.8. Принципи за заснивање репресивне власти државе у случајевима отмице ваздухоплова

### 7.8.1. Територијални принцип

То је данас у свету основни принцип за заснивање репресивне власти државе. Сва национална кривична законодавства<sup>469</sup> овај принцип узимају као полазну основу за утврђивање територијалног важења репресивне власти. По њему репресивна власт државе примењује се на сваког ко на територији одређене државе учини кривично дело прописано у националном законодавству без обзира да ли је учинилац држављанин односно државе, држављанин неке друге државе или је лице без држављанства (апатрид).

За територијални принцип се изјаснио и Институт за међународно право на својим сесијама у Münchenу (1883. године) и Cambridgeу (1931. године).

На заседању у Минхену Институт се у погледу критеријума за локализацију кривичног дела определио за теорију делатности, чиме се смањује могућност репресивне власти државе према истом кривичном делу мада се она не искључује сасвим (Резолуција Института чл. 6 ст. 2). Сада по том правилу могу конкурисати више законодавства за поступање по истом кривичном догађају Институт за такав случај предвиђа примену правила *ne bis in idem* са изузетком за политичка кривична дела. На сесији у Вахту (1950. године) Институт је ублажио предњи став уз изузетак за политичка кривична дела.

---

<sup>469</sup> Нека од кривичних законодавстава која усвајају као основни и полазни принцип важења репресивне власти државе су: Белгијски кривични законик (1867.године, чл. 3), Холандијски (1881.године, чл. 2), Норвешки (1902.године, чл. 12), Италијански (1930.године, чл. 3), Кубански (1936.године, чл. 7), Швајцарски (1937.године, чл. 3), Египатски (1937.године, чл. 1), Бразилски (1940.године, чл. 4), Либијски (1943.године, чл. 7), Грчки (1950.године, чл. 5), Етиопски (1957.године, чл. 11), Кривични закон РСФСР (1961.године, чл. 4), Чехословачки кривични законик (1961.године, чл. 17), Мађарски (1961.године, чл. 4), Шведски (1962.године, гл. II, чл. 1), Румунски (1968.године, чл. 3), Бугарски (1969.године, чл. 3 ст. 1), Источно-немачки (1968.године, пар. 80, ст. 1), Пољски (1969.године, чл. 3), Западно-немачки (1969.године, пар. 3), Аустријски (1974.године, пар. 62)



Институт сматра да коначна пресуда у земљи где је кривично дело учињено представља препреку за нови кривични поступак у некој другој земљи. Међутим, ако пресуда представља неправедну дискриминацију у односу према окривљеном или према општењеном Институт дозвољава изузетак од тог правила. Међутим, ови ставови Института нису били шире прихваћени иако су они темељени на идеји праведности и хуманости.

Територијални принцип је увек примеран што значи да омогућује суђење учиниоцу иако је у иностранству од друге државе већ био осуђен због истог кривичног дела, било по територијалном било по ком другом принципу<sup>470</sup>. Овај принцип не искључује правило *ne bis in idem*. Није редак случај у отмици ваздухоплова да више држава заснивају репресивну власт код истог кривичног дела баш по територијалном принципу. Кривично дело отмице ваздухоплова је трајно кривично дело па све државе кроз чији ваздушни простор пролази ваздухоплов могу засновати своју надлежност по територијалном принципу. То може довести до неправедног решења за учиниоца. У земљама где се кривично гоњење заснива на опортунитету (Француска, Велика Британија, Холандија, Шведска, САД) орган гоњења може да одлучи да не гони ако оцењује да би то било неправедно<sup>471</sup>. Закон о кривичном поступку СР Немачке (1965. године) у начелу је прихватао принцип легалитета у поступку гоњења, али изузетно одступа од тог правила у случајевима, ако је у иностранству због истог кривичног дела према учиниоцу већ извршена казна а казна која се може очекивати у земљи није од значаја (par. 153 v, стр. 1 тач. 3). У земљама, пак, које чврсто стоје на принципу легалитета за одлучивање о кривичном прогону (Пољска, Италија, Бугарска), поновно кривично гоњење је неизбежно. Проблем се ублажава тиме што већина законодавства прихвата урачунавање изречене казне за исто кривично дело од иностраног суда. Урачунавање казне у таквим случајевима било је прописано норвешким кривичним законом (1902. године чл. 10), швајцарским КЗ (1937. године чл. 3 ст. 2), грчким (1950. године чл. 10), мађарским КЗ (1961. године чл. 6), пољским (1965. године чл. 117), аустријским (1974. године par. 66)<sup>472</sup>.

---

<sup>470</sup>В. Zlatarić, *Međunarodno krivično pravo*, Prvi dio, Zagreb, 1979., 116.

<sup>471</sup>Ibid. 116.

<sup>472</sup>Ibid. 117.

У случају *Allaona* који се односи на три алжирска отмичара авиона, који је слетео на дубровачки аеродром па је Општински суд у Дубровнику спровео кривични поступак и отмичаре осудио а по правноснажности пресуде „протерао“ из земље. Захтев за екстрадицију је био одбијен, не због тога што су били испуњени услови за давање азила, већ због тога што је кривично дело извршено на нашој територији па је југословенски суд надлежан за поступање по овом предмету. Међутим, пошто су се после „прогона“ отмичари нашли у Алжиру, они су тамо поново изведени пред суд за исту отмицу ваздухоплова и осуђени на казне затвора. Надлежност репресивне власти Алжира заснива се на принципу пасивног персоналитета. Више основа за утврђивање надлежности репресивне власти државе довеле су до тога да се ови учиниоци два пута изведу пред суд, једанпут у Југославији а други пут у Алжиру. Такав поступак је супротан ставу Института за Међународно право и правилу *ne bis in idem*<sup>473</sup>. То није у складу ни са начелом правичности које је опште прихваћено у доктрини међународног права. Дакле, више основа за заснивање надлежности репресивних власти државе доведе до кршења правила *ne bis in idem* а само систем искључиве надлежности би искључиво онемогућио такве солуције.

### 7.8.2. Принцип регистрације ваздухоплова

Пораст извршења кривичних дела уперених против безбедности ваздушног саобраћаја актуализирао је питање утврђивања надлежности репресивне власти државе. Постојећи прописи говоре да национална законодавства немају исте ставове о овом проблему. Један број држава узима ваздухоплов као део домаће територије, као што су Кривични закон Египта из 1936. године, Кривични закон Албаније из 1952. године, Кривични закон РСФСР из 1961. године, Кривични закон Бугарске из 1968. године, Кривични закон Источне Немачке из 1968. године, Кривични закон Пољске из 1969. године. Без обзира где се домаћи ваздухоплов налази ови закони га третирају државном територијом<sup>474</sup>. Такво решење садржи и наш Кривични закон тако да „Југословенско

---

<sup>473</sup> В. Zlatarić, *Међународно кривично право*, Први дио, Загреб, 1979., 116.

<sup>474</sup> *Ibid.* 121.

кривично законодавство важи и за сваког ко учини кривично дело у домаћем цивилном ваздухоплову док је у лету, или у домаћем војном ваздухоплову, без обзира где се ваздухоплов налазио у време извршења дела<sup>475</sup>.

Кривични закон Холандије (1881. године)<sup>476</sup>, Кривични закон Западне Немачке (1969. године пар. 4), Кривични закон Аустрије (1974. године пар. 63), Швајцарски федерални закон о ваздушној пловидби (1948. године чл. 97) и Француски Code de l'aviation civil (1953. године чл. 121, тач. 6) третирају домаће ваздухоплове као део домаће територије. Трећа група законодавстава ограничава примену репресивне власти на кривична дела која изврше чланови посаде и путници ако се домаћи ваздухоплов у време извршења кривичног дела налази у сфери суверенитета стране државе. Таква решења имају КЗ Норвешке (1902. године)<sup>477</sup>, КЗ Данске (1930. године чл. 6), КЗ Исланда (1940. године)<sup>478</sup>, КЗ Мађарске (1961. године чл. 4 ст. 2) с тим што овај закон проширује надлежност на војне ваздухоплове и за кривична дела која се учине док је ваздухоплов атерирао у страниој земљи, и КЗ Шведске (1962. године гл. II чл. 3) с тим што он обухвата и чланове посаде који немају норвешко држављанство ако кривично дело изврше у време вршења службе.

Немачко кривично законодавство по правилу прихвата принцип легалитета па су немачки тужиоци дужни да гоне за сва кривична дела за која је утврђена надлежност репресивне власти. Тако је поступљено у случају *Adamica, Viro* и *Dolerel*. Пошто је отмица ваздухоплова извршена на територији СР Немачке власти су на основу принципа легалитета морале да гоне отмичаре. Међутим, немачки прописи о томе су флексибилни, тако да државни тужилац може да одустане од гоњења ако се изврши екстрадиција оптуженог страниој држави ради гоњења за исто кривично дело или буде прогнан са територије надлежности немачког законодавства.

Принцип регистрације ваздухоплова узима се по правилу као примаран или принципалан, тако да искључује приговор *ne bis in idem*. То може довести до неправичног

---

<sup>475</sup>чл. 104 ст. 3 Кривичног закона СФРЈ, "Сл. листу СФРЈ", бр. 44/76.

<sup>476</sup>Према новели из 1951. чл. 3.

<sup>477</sup>Према новели из 1951. чл. 12.

<sup>478</sup>Према новели из 1951.чл. 4.

решења нарочито у државама које прихватају принцип легалитета код гоњења. На пример, по овом принципу на кривично дело извршено у ваздухоплову док се налазио на територији суверенитета друге државе кад се примени законодавство ове државе и то примарно. Штетне аномалије оваквог решења могу се отклонити ако се у поступку за ове случајеве предвиди принцип опортунитета за кривични прогон или да се у материјалном кривичном праву принцип регистрације ваздухоплова предвиди као супсидијарни. У том смислу Латиноамерички пројект модела кривичног законика (1971. године) прописује решење. Он предвиђа примену националног кривичног закона на кривично дело извршено на националном ваздухоплову док је у иностранству, али под условом да је пресуђено у земљи где је извршено. Дакле, омогућује пуну примену правила *ne bis in idem*<sup>479</sup>.

У кривичном закону Кубе (1936. године) постоји решење које отклања ове аномалије. Он искључује своју примену на кривично дело извршено на страном ваздухоплову између страних чланова посаде ако није затражена интервенција од локалне власти стране жртве, капетана брода или надлежног конзула. Међутим, то некад може довести да остане некажњен учинилац за тешко кривично дело кад по националним законодавствима кривично дело није обухваћено репресивном влашћу државе регистрације ваздухоплова.

О овој проблематици вођена је и дуготрајна дискусија у међународно правној доктрини. Тако је Удружење за међународно право о питању кривичних дела извршених у авиону расправљало на својој 31. седници у Буенос Ајресу (1922. године), на 33. седници у Стокхолму (1924. године), на 45. седници у Луцерну (1952. године), на 48. седници у Њујорку (1958. године). Затим је Институт за међународно право на својој сесији у Луксембургу (1937. године) израдио Пројект о уређењу кривичних компетенција у случају кривичних дела извршених у приватним ваздухопловима. Међународно удружење за кривично право имало је ову тему на дневном реду свог VII међународног конгреса одржаног у Атини (1957. године)<sup>480</sup>. Све ове расправе су послужиле као основа за конципирање Токијске конвенције о кривичним делима и неким другим актима извршеним

---

<sup>479</sup>J. W. F. Sunberg, *Otmice aviona*, JRKKP, 1975., 75.

<sup>480</sup>Résolutions de l'Institut de oit International, 1873-1956, 378.

у ваздухопловима. Она је за циљ имала да извуче ваздухоплов у лету из кривично правног вакума до којег је долазило због неизграђености националних законодавстава по питању простирања репресивне власти државе на кривична дела извршена у ваздухоплову. У Конвенцији се конституише репресивна власт државе по принципу регистрације ваздухоплова с тим што се не искључује ни један правни основ заснивања надлежности националних законодавстава<sup>481</sup>. Детаљније о томе у делу о Токијској конвенцији – чл. 1 ст. 2. Њене одредбе важе док је ваздухоплов у лету, или на површини отвореног мора, или на подручју које није саставни део ниједне државе. По њеној дефиницији (чл. 1 ст. 3) ваздухоплов се сматра да је у лету од момента употребе моторне снаге ради полетања па до момента слетања.

Хашка конвенција о спречавању незаконите отмице ваздухоплова преузима солуцију из Токијске конвенције о протезању репресивне власти и јурисдикције државе регистрације авиона на отмицу авиона и с њом конексна кривична дела. Она сем тога стимулише репресивну власт и државе првог слетања након извршене отмице. Ова Конвенција, исто тако, не искључује остале основе репресивне власти предвиђене националним кривичним законодавствима државе чланице Конвенције. То значи да свака држава може заснивати надлежност по територијалном принципу ако се ваздухоплов у њеном ваздушном простору нађе у време извршења кривичног дела, затим по реалном принципу ако је дело уперено против њених основних интереса, по принципу активног персоналитета ако је дело извршио њен држављанин или по принципу пасивног персоналитета ако је њен држављанин био жртва кривичног дела отмице ваздухоплова. Исто тако, Хашка конвенција није утврдила редослед тј. приоритет заснивања надлежности по овим принципима па је решење овог питања остављено националним законодавствима држава чланица Конвенције, односно прописима државе која прва преузме случај. Исте ставове о простирању репресивне власти државе задржава и монреалска конвенција о спречавању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухоплова<sup>482</sup>.

---

<sup>481</sup>Revue International de Droit Pénal - 1957., 409; Revue Intern. de Droit Penal - 1958., 149.

<sup>482</sup>B. Zlatarić, *Međunarodno krivično pravo*, Prvi dio, Zagreb, 1979., 123.

Заснивање надлежности на принципу регистрације ваздухоплова у начелу је оправдано. Ваздушни саобраћај је данас толико распрострањен да покрива све тачке на земљиној кугли. Ваздухоплови надлећу многе државе и просторе ван државних суверенитета, па је за време лета нужно да у ваздухоплову влада одређени правни режим. Логично је да то буде правни поредак државе чији је ваздухоплов, што омогућава легализацију принципа регистрације ваздухоплова<sup>483</sup>. Примена одређеног правног режима у ваздухоплову, како је већ напред речено, не искључује могућност заснивања надлежности репресивне власти и неке друге државе за кривична дела извршена у ваздухоплову. Међународно право признаје заснивање репресивне власти по више основа па једновремено и за више држава на исти случај.

### 7.8.3. Принцип универзалитета

Овај принцип може се дефинисати и као принцип репресивне власти државе који апсорбира све остале принципе. То би значило да свака држава може подврћи свом законодавству свако кривично дело без обзира где је учињено и ко га је учинио и да ли је учиниоцу изречена казна.

Овим проблемом бавио се и Трећи међународни конгрес за кривично право у Палерму 1937. године, који је као позитивне карактеристике овог принципа истакао да се заснива на идеји солидарности држава у борби против злочина и да ће осигурати дејство репресивне власти без пукотина тј. да не дође до некажњавања тешких злочина. Институт за међународно право је такође прихватио универзални принцип, али само за тзв. „међународна кривична дела“ (чл. 7)<sup>484</sup>. У том смислу и нека национална кривична законодавства, која не предвиђају универзални принцип (француска, египатска), проширују

---

<sup>483</sup>*Ibid.* 122.

<sup>484</sup>*Ibid.* 132.

важност свог закона на кривично дело отмице авиона и друга кривична дела међународног карактера. Ограничену важност овог принципа прописују кривични закони: Италије (1930. године, чл. 7 ст. 5), Пољске (1969. године, чл. 115 ст. 2). Кривични закон Немачке (1969. године, пар. 7) прописивао је обавезу гоњења и за кривична дела учињена у иностранству ако та обавеза произилази из међународног уговора. Овај принцип је уграђен и у кривични законик Бугарске као примаран за кривична дела странаца извршена у иностранству ако су то кривична дела „против мира и човечности којима су повређени интереси неке стране државе или страног држављанина, као и за кривична дела из међународних уговора”<sup>485</sup>.

У Сједињеним Државама се универзални принцип усваја врло рестриктивно. Проф. Џенг истиче да ако се инсистира на принципу територијалитета који се рефлектује у клаузули потпуног поверења појавиће се у међународним водама и на небу које га надкриљује „оазе безакоња”<sup>486</sup>. То запажа и проф. Кнаут који аргументована долази до закључка да се може починити некажњено скоро сваки злочин путујући америчким авионом изнад океана<sup>487</sup>.

Када је у случају *Cordona* ова празнина дошла до изражаја сачињен је амандман на Кривични закон из 1952. године, који покушава да попуни запажену празнину тако што је предложена америчка федерална кривична компетенција за кривична дела почињена на ваздухоплову који је власништво Сједињених Држава или њених грађана, ако је дело учињено у сфери посебне поморске и територијалне јурисдикције Сједињених држава или изван јурисдикције било које државе. Потписивањем Токијске конвенције надлежност америчког правног система проширена је на авионе са америчком регистрацијом без обзира на њихово власништво. Америчка репресивна власт је тиме проширена на авионе америчке регистрације и када се налазе на страниј територији, под условом да је кривично дело извршено док је авион био у лету. Дакле, тиме је репресивна власт Сједињених Држава проширена и на америчку летилицу која је имала непосредни циљ доласка или тачку поласка на територији САД. Ипак остаје један случај непокривености репресивном влашћу

---

<sup>485</sup> *Ibid.* 132.

<sup>486</sup> В. Obeng, *Current legal Problems*, 1959., 180.

<sup>487</sup> Johann Knauth, *En marge de l'histoire. Le crime en plein ciel*, *Revue française de droit aérien*, 1951., 378, такође на <https://hal.science/hal-01491057/document>, претражено 22.02.2023.

Сједињених Држава а то је када страни авион није имао ни као место поласка нити одредишну тачку на територији САД, а тако отети ваздухоплов је стигао на територију САД (на пример отмица колумбијског авиона)<sup>488</sup>.

#### 7.8.4. Остали принципи

- **Реални или заштитни принцип** омогућује примену националног кривичног законодавства на одређена кривична дела извршена ван земље чији се значајни интереси нападају. Овај принцип прихвата већина земаља света. Он је признат и у међународном праву. Тако га је Институт за међународно право уградио у своје две резолуције – у Минхенску резолуцију (1883. године) и Кембрицку резолуцију (1931. године)<sup>489</sup>.

Овај принцип обухвата кривично дело извршено у иностранству против основних интереса и безбедности државе. По правилу то су кривична дела политичког карактера иза чијег извршиоца често стоји нека друга држава. Таква дела се могу наћи међу кривичним делима отмице ваздухоплова нпр. због политичког карактера ових дела не долази до екстрадиције њихових учиниоца, а суђење *in contumaciam* има слаб ефекат, па је мали број дела која су пресуђена по реалном принципу<sup>490</sup>.

Кривични закон СФРЈ (1977. године) овај принцип је одређивао по мешовитој методи. Тако у чл. 105 (члан 7 КЗ) набраја кривична дела за која југословенско кривично законодавство важи на сваког ко у иностранству учини та дела, затим методом генералне клаузуле овај принцип утврђује у чл. 107 ст. 1 (члан 9 ст. 1 КЗ) „Југословенско кривично законодавство важи и за странца који ван територије СФРЈ учини према њој или њеном

---

<sup>488</sup> Richard Butler, *Reform of the United Nations Security Council*, 2012.1 Penn. 23, доступно на: <https://elibrary.law.psu.edu/jlia/vol1/iss1/2> 1973., 67.

<sup>489</sup> Resolutions de l'Institut de oit International 1883-1956, 377.

<sup>490</sup> B. Zlatarić, *Međunarodno krivično pravo*, Prvi dio, Zagreb, 1979., 124.



држављанину кривично дело и кад нису у питању кривична дела наведена у чл. 105 овог закона, ако се затекне на територији СФРЈ или јој буде екстрадиран“.<sup>491</sup>

Нека законодавства (совјетско, аргентинско, мексичко) нису садржала одредбу о примени кривичног закона заснованој на реалном принципу. Изостанак такве одредбе надокнађује се екстензивном интерпретацијом места извршења кривичног дела, пошто се сматра да је кривично дело извршено и тамо где је последица наступила па свако кривично дело које повреди интерес државе сматра се да је извршено на њеној територији<sup>492</sup>.

Реални принцип за одређивање репресивне власти је примаран и принципалан што значи да искључује услов идентитета норме као и примену правила *ne bis in idem*. Овај принцип омогућава да се може судити за кривично дело које није било предвиђено као кривично дело по закону земље где је извршено па и када је за исто осуђен у иностранству и казну издржао. То је последица неповерења које влада међу државама<sup>493</sup>.

- **принцип активног персоналитета или национални принцип** заснива надлежност кривичног законодавства државе на своје држављане који кривично дело учине у иностранству. Њега усваја већина држава. Међународно правна доктрина га такође признаје. Институт за међународно право је овај принцип уградио у чл. 7 Минхенске резолуције (1883. године) и у чл. 3 Кембрицке резолуције (1931. године). Међународна правна доктрина оправдава примену овог принципа полазећи од схватања да је он дериват суверенитета државе која има право и дужност да штити своје држављане у иностранству па стога она може наметати понашање у складу с националним законима. Сем тога то право државе доприноси индиректно учвршћивању националног закона на заштити општих вредности коју пружа. Поред тога овај принцип значи солидарност према држави у којој је кривично дело извршено, јер кажњавање свог држављанина за дело које учини у другој држави доприноси јачању правног поретка и једне и друге државе. Коначно, тај принцип отклања аномалију која би могла да се манифестује некажњавањем учиниоца за учињени

---

<sup>491</sup> На исти начин решена је надлежност и у нашем позитивном праву Србије( Кривични законик од 01.01.2006).

<sup>492</sup> Ibid. 127.

<sup>493</sup> Ibid. 128

злочин у иностранству тј. да учинилац нађе азил у овој земљи, јер по правилу свог држављанина ни једна земља не изручује<sup>494</sup>.

Идентитет норме је по правилу услов примене активног персоналитета, тако је у кривичним законима: Турске (1926. године чл. 5), Швајцарске (1937. године чл. 6), Египта (1937. године чл. 12 тач. 3), Бразила (1940. године чл. 5 ст. 2), Грчке (1950. године чл. 6), Етиопије (1957. године чл. 18), Француске – Закон о кривичном поступку (1958. године чл. 689), Западне Немачке (1969. године чл. 7 ст. 2), Аустрије (1974. године пар. 65 ст. 1). У неким законодавствима примена принципа активног персоналитета није установљена идентитетом норме. То је у кривичним законима: Шведске (1962. године гл. II чл. 2), ДСФСР (1961. године чл. 5), Бугарске (1968. године чл. 4), Мађарске (1961. године чл. 4), Пољске (1969. године чл. 113 и 117). Државе англосаксонског правног система принцип активног персоналитета по правилу прихватају само за одређена законом утврђена кривична дела.

Учинилац који је био домаћи држављанин у време извршења кривичног дела може након тога променити држављанство, стећи држављанство друге земље, а може се догодити и то да учинилац који је у време извршења кривичног дела био страни држављанин пре суђења стекне домаће држављанство. Ово питање скоро да није регулисано у кривичним законодавствима. Кривично законодавство Шведске, Француске и Холандије прописује да странци, који су након извршења кривичног дела стекли домаће држављанство долазе једнако под удар кривичног закона као и сви остали домаћи држављани. Примећује се проширење принципа активног персоналитета тако што се обухватају странци домицирани у туђој земљи (Шведска, Данска, Норвешка).

По питању одговорности саизвршиоца ретка су законодавства која имају посебне одредбе. Кривични законик СР Немачке (1969. године пар. 9 стр. 2) прописује да саучесник у кривичном делу извршеном у иностранству кривично је одговоран иако то дело по закону земље извршења није кривично дело. Закон о кривичном поступку Белгије у Новели из 1964. године садржи одредбу у чл. 11 по којој страни саизвршилац или саучесник у

---

<sup>494</sup>Ibid.129.

кривичном делу које изврши Белгијски држављанин у иностранству може бити суђен заједно са главним извршиоцем или после осуде.

-Принцип пасивног персоналитета се састоји у томе да се странцу може судити за кривично дело учињено у иностранству на штету домаћег држављанина. Овај принцип је споран у међународно правној доктрини, а Институт за међународно право нема изричитог става о њему. Ни у резолуцијама у Минхену (1883. године) и Кембрицу (1931. године) које се односе на питање репресивне надлежности државе нема одредаба о томе. Исто тако и Резолуција Варшавске конференције за унификацију кривичног права (1927. године) нема експлицитне одредбе о томе, али је оно обухваћено усвајањем универзалног принципа (чл. 7). Исту селекцију садржи и Харвардски пројект (1935. године чл. 10).

Овај принцип не прихватају многа законодавства. Изузетно принцип пасивног персоналитета је садржан у Француском закону о цивилној и трговачкој авијацији (1955. године чл. 8). Кривично одговоран је странац који учини кривично дело у страном авиону на штету Француза.

Италијански кривични законик (1930. године чл. 10 ст. 1) предвиђа гоњење учиниоца за тешка кривична дела ако је њиме повређен интерес италијанског држављанина. Осим боравка страног држављанина у Италији потребно је и одобрење министра правде или предлог оштећеног. Шведски кривични закон (1962. године гл. II чл. 3) предвиђа кривичну одговорност странца за кривично дело учињено у иностранству на штету шведског држављанина, као и за кривично дело учињено против шведског удружења или организације или против странца који има домицил у Шведској с тим што је за гоњење потребна одлука краља. Бугарски кривични законик (1968. године чл. 5) као и Румунски кривични законик (1969. године чл. 5) предвиђају примену својих одредаба на странце који кривично дело учине у иностранству ако су њиме повређени интереси њихових грађана.

Нека законодавства усвајају изричито овај принцип наглашавајући његов супсидијарни карактер. То су мексички закон (1931. године чл. 4), швајцарски (1937. године

чл. 5), грчки (1950. године чл. 7 ст. 1), етиопски (1957. године чл. 19 и 20), СР Немачке (1969. године пар. 7 ст. 1).

## **7.9. Кажњавање за отмицу ваздухоплова**

### **7.9.1. Покушај унификације**

У кривичном поступку утврђују се чињенице које представљају елементе општег и посебног бића кривичног дела на које се применом материјалног кривичног права утврђују последице које се огледају у изреченим санкцијама.<sup>495</sup> Од последице односно од јачине угрожавања или повреде заштићеног добра, зависи и тежина кривичног дела отмице ваздухоплова, те би требало да сходно томе и тежина и врста санкције буде одмерена. Међутим, не треба занемарити ни побуде због којих је дело учињено, које су битна околност за одмеравање казне у кривичним законодавствима већине земаља. Ова околност међутим, иако има универзалну примену, често може бити цењена у истим околностима дијаметрално супротно, у зависности од чињенице да ли су политички циљеви терористичког акта пожељни и прихватљиви у земљи која процесуира дело. То је разлог пажљивог бирања земље у којој ће терористи принудити ваздухоплов да слети, у нади да ће се према месту слетања отетог ваздухоплова засновати и надлежност за судско процесуирање.

За успешно сузбијање отмице ваздухоплова значајно је не дозволити учиниоцу да се користи ма каквим разлогом за искључење кривичне одговорности по националном праву.

---

<sup>495</sup> И. Илић, *Реперкусије измењених процесних улога на утврђивање чињеница у кривичном поступку*, Зборник радова Правног факултета у Нишу, Број 68, 2014., 595.

Битно је да сваки учинилац без изузетка буде изведен на суд, да се брзо и ефикасно спроведе кривични поступак по позитивном националном праву и као финале таквог поступка учиниоцу изрекне праведна кривична санкција. Која се казна има сматрати адекватном одговор се не може дати унапред за сваки случај ни у оквиру само једног националног система кривичних санкција а још мање у оквиру међународне кривично-правне заштите.

Тежина дела је мерило за тежину санкције. Што је дело теже казна је строжа и обрнуто. У Конвенцији за спречавање противзаконитих отмица ваздухоплова нису утврђени елементи за одређивање тежине кривичног дела отмице ваздухоплова. Конвенцијом се не ствара међународно кривично дело које би у свом опису садржавало и његову тежину као и санкцију која се може изрећи учиниоцу за његово извршење, већ је остављено државама потписницама да у својим националним законодавствима пропишу како кривично дело отмице ваздухоплова тако и да одреде казнене оквири сходно принципима свог казног система. Због тога се не може говорити о јединственој тежини кривичног дела отмице ваздухоплова у међународним оквирима, мада је било покушаја унификације тежине овог кривичног дела. Тако је на састанку Првог комитета ИКАО Совјетски Савез ставио предлог да се у тексту Конвенције угради, да свако лице које изврши кривично дело отмице ваздухоплова чини тешко кривично дело, али је овај предлог био одбачен. Затим, на Дипломатској Конференцији у Хагу када је усвојена Конвенција био је поднет још један предлог (Аустрија и Италија), да се у Конвенцији утврде одређени казнени оквири, управо да за дела отмице ваздухоплова казне не буду ниже од казне за дела уперена против живота људи у националним кривичним законодавствима. И овај предлог је остао у мањини<sup>496</sup>. Тако се остало на ставу, што је сасвим исправно, да национална законодавства пропишу казне, јер су ова најквалификованија с тим што је указано да би преступ требао да повлачи екстрадицију и да би казна у сваком случају требала да се манифестује у лишавању слободе. Тако у Хашкој конвенцији члан 2-а утврђена обавеза држава чланица да сузбијају преступе „строгим казнама“. Међутим, употребљени термин нема јасне границе, па постоји тешкоћа за разјашњење шта треба сматрати „строгом казном“. За нека кривична

---

<sup>496</sup> Videti doc. ICAO, A17WP/94 – materijal podnet Komitetu B (za pravna pitanja) – prema B. Filipoviću, *Pravni problemi u vezi sa otmicama vazduhoplova i ugrožavanjem bezbednosti leta*, *Pravni život* br. 3/1973.,102.

законодавства строга казна може бити свака ефективна казна па и новчана а за друга само дуже временске казне затвора.

### **7.9.2. Историјски преглед досадашње праксе, врсте и тежине изречених казни**

У досадашњој пракси националних правосудних органа сусрећемо санкције изречене за дела отмице ваздухоплова различите по врсти и тежини, смртну казну, временске казне од неколико месеци до десетину година па и условну осуду.

#### **(1) Смртна казна**

То је најтежа казна која је призната у већини националних кривичних законодавстава. Она је призната и у међународном праву, чак се препоручује у међународним конвенцијама и другим актима да државе чланице међународне заједнице изричу строге казне за тешке међународне злочине. Није речено која се казна има сматрати строгом односно тешком, али под таквом казном у првом реду треба узети смртну казну па затим казну затвора у дужем трајању. Неке државе у свом кривичном законодавству немају смртну казну, што је сметња да се за тешке међународне злочине, који су као такви инкриминисани и у њиховом законодавству, изрекне најтежа казна, али то не сме да буде сметња за сарадњу са другим међународним субјектима у прогону терористичких аката и екстрадиције учинилаца. Систем и врсте казни је интерно право сваке државе и од ње се не може тражити да строжије гледа и теже кажњава међународне злочине од кривичних дела којим су погођени њени витални интереси.

Југословенско кривично законодавство је спадало у групу земаља које познају смртну казну, с тим што је изричито прописано у кривичном закону СФРЈ, да се она може изрећи само за најтеже случајеве тешких кривичних дела. За кривично дело отмице

ваздухоплова није била прописана смртна казна, за дело из става 1 чл. 240 КЗ СФРЈ била је прописана казна затвора од једне до десет година а за дело из става 2 истог члана и учинилац се могао казнити затвором најмање пет година или затвором од двадесет година. Посматрано кроз запрећену казну кривично дело отмице ваздухоплова се могло оквалификовати као тешко кривично дело, посебно оно из ст. 2, као његов квалификовани облик, када наступи особито тежак случај, а то је кад је учинилац кривичног дела испољио нарочиту одлучност, упорност или безобзирност или је дело изазвало нарочито тешке последице или је учињено под другим особито отежавајућим околностима. Отмица ваздухоплова која има карактер терористичког акта се у кривичном законодавству Југославије могла квалификовати по чл. 240 став 2 КЗ СФРЈ. Ово кривично дело најчешће прате и друге радње и последице које само за себе представљају такође тешка па и најтежа кривична дела те се за њихов стицај са отмицом ваздухоплова могла изрећи смртна казна.

Досадашња пракса у међународним оквирима показује да је смртна казна била примењивана. Наведимо неколико примера.

- На аеродрому Смолни 15.06.1970. године покушана је отмица совјетског авиона од стране групе јевреја који су на тај начин хтели да побегну из СССР. Отмица је спречена па је група од 12 лица била ухапшена. Само хапшење је изазвало протест ван СССР. Међутим, лењинградски суд је у два наврата у кривичном поступку одржаном без присуства јавности изрекао врло строге казне, због покушаја отмице која је квалификована као издаја земље, међу њима и две смртне. Врховни суд СССР је у жалбеном поступку заменио смртне казне лишењем слободе од 15 година. И још у једном случају због покушаја отмице авиона у Виљнусу совјетском грађанину је изречена смртна казна, која је у поступку помиловања замењена казном лишења слободе од 15 година<sup>497</sup>.

- Суд у Хавани осудио је 5 Кубанаца који су покушали отмицу ваздухоплова са намером да пребегну у Мајами. Смртна казна је над свом петорицом извршена децембра 1960. године<sup>498</sup>.

---

<sup>497</sup>Revue générale de droit international public (RGDIP), Paris, 1972., 227 и „Le Monde“ од 22. V 1971., 4.

<sup>498</sup>Revue générale de droit international public (RGDIP), Paris, 1971., 155.

- У Израелу у миру не постоји смртна казна, али за одређена дела која су извршена за време оружаног сукоба може се изрећи смртна казна<sup>499</sup>. Њу може изрећи само војни суд. До данас за ниједну отмицу авиона од оних које су биле расправљане пред израелским судовима није дата квалификација најтежег злочина за који би се могла изрећи смртна казна, осим у једном случају Tannous и Halasseh, у коме је најпре судио Војни суд базе Сарафенда. Наиме, две окривљене из састава четворочлане патроле палестинских герилаца која је 08.05.1972. године отела авион ваздухопловне компаније SABENA у нашем ваздушном простору приморавајући га да атерира у Тел Авив, у безуспешном покушају да постигне ослобађање палестинских заробљеника у Рамлаху, преживеле су ову акцију. Њима је могла бити изречена смртна казна према датој кривичној квалификацији, али је мањина судија гласала за смртну казну а већина је преовладала па је изречена казна доживотног затвора.

- У случају отмице ваздухоплова у Larnaki од стране два лица противника политичког курса египатског председника Садата, којом приликом је убијен публициста Јусуф Ел Шабан суд у Кипру је осудио отмичаре на смрт, али смртне казне нису извршене, јер је у међувремену измењен закон.

- За најкрвавију отмицу авиона „Boeing 737“ египатске компаније извршену 23.11.1985. године, преживели отмичар Мохамед Али Резак оглашен је кривим због 16 кривичних дела, што је убио два путника, тешко ранио осморо лица, као таоце држао путнике и чланове посаде, бацао ручне бомбе на египатске командосе који су ступили у акцију и због незаконитог држања оружја па је за сва та дела осуђен на доживотну казну затвора. Разлог изостанка смртне казне је што је она на Малти била укинута<sup>500</sup>.

## (2) Казна затвора

---

<sup>499</sup>Revue générale de droit international public (RGDIP), Paris, 1/1977., 276-277.

<sup>500</sup>„Политика“ од 14.02.1986.



Ова казна је у највећем броју случајева изрицана за отмицу ваздухоплова.

- Тако, отмичари авиона грчке компаније „Olimpik“, Pinichi Maurizio и Giovano Umberto, који су га принудили да слети на Аеродром Orly, 08.11.1968. године, као део борбе против грчког војног режима, кажњени су од француског локалног суда на 5 односно 8 месеци затвора.

- Два млада Пољака 19.11.1969. године присилила су авион пољске компаније LOT да слети на бечки аеродром Schwechat. У авиону је било 16 путника и 4 члана посаде. Отмичари су се бранили политичким мотивом, жељом за слободом. Пољска је затражила екстрадицију, која је одбијена, али им је бечки суд судио и изрекао казне затвора од 27 односно од 24 месеца због илегалног ношења оружја, противправног лишења слободе и претње насиљем<sup>501</sup>.

- Један совјетски држављанин отео је 15.10.1970. године совјетски авион и том приликом убио стјуардесу и ранио копилота, па авионом слетео у Турску. С обзиром да Турска нема уговор о екстрадицији са СССР ово лице није изручено совјетским властима већ му је судио турски суд и осудио на 8 година затвора. На основу амнестије отмичар је пуштен из затвора 1974. године.

- Суд у Минхену је на осам година осудио Чехословака Rudolfa Већевога, пресудом од 31.03.1977. године, што је 29. октобра отео чехословачки авион „Иљушин 18“ и принудио га да слети у СР Немачку. Минхенски суд је засновао своју надлежност пошто је влада СР Немачке одбацила захтев Чехословачке за екстрадицију, а исто тако обијен је захтев отмичара за давање азила, пошто је суд нашао да отмица није извршена из политичких разлога, јер није било „озбиљног политичког прогањања“ Већевога у његовој земљи<sup>502</sup>.

---

<sup>501</sup> „Политика“ од 25.12.1960.

<sup>502</sup> „Политика“ од 01.04.1977.; RFDP 2/1977, р. 495.

Суд високе инстанце у Corbeilu (Француска) 12.03.1969. године осудио је два Грка која су присилила авион „Boeing 707“ америчке компаније TWA на линији New York-Atina да се по узлетању с Орлуја поново спусти на тај аеродром и на авиону су окачили Грчку заставу са натписом „слобода“. Осуђени су на 8 односно 5 месеци затвора због насиља и илегалног ношења оружја<sup>503</sup>.

- Случај „Ademic“ завршио је пресудом Обласног суда у Weldenu 14.12.1973. године. Пошто се главни извршилац Ademic убио остали отмичари су били осуђени на затвор између 3 и 7 година<sup>504</sup>.

- Минхенски суд је због отмице<sup>505</sup> осудио једну Италијанку 07.05.1973. године на две и по године затвора.

- Rudolf Cihac који је са својом женом и још седморицом саучесника отео авион ЧСА на дан 08.06.1970. године и принудио га да слети у Нирнберг, кажњен је са две и по године затвора<sup>506</sup>.

- Отмичар Пољског авиона компаније LOT дана 05.06.1970. године осуђен је од Данског суда на 6 година затвора<sup>507</sup>.

- Бивши marinaц САД који је дана 31.10.1969. године принудио авион TWA да од Западне обале Америке слети у Рим осуђен је од Римског суда на седам и по година затвора, казна му је затим смањена.

- Совјетски грађанин Алимуратов копилот совјетског путничког авиона „АН-24“ отео је совјетски авион и принудио да слети у кинеску провинцију Хејлунгџијанг. Кинеске

---

<sup>503</sup> Revue Française De Droit Administratif (RFDA), Paris, 1969., 414.

<sup>504</sup> Revija za kriminologiju i krivično pravo (RKKP), Srpsko udruženje za krivičnopravnu teoriju i praksu i Institut za kriminološka i sociološka istraživanja, Beograd, 1975., 79.

<sup>505</sup> „Политика“ од 25.12.1960. године.

<sup>506</sup> В. Filipović, *Pravni problemi u vezi sa otmicama vazduhoplova i ugrožavanjem bezbednosti leta*, Pravni život br. 3/1973., 104.

<sup>507</sup> *Ibid.*

власти су авион са 42 путника вратиле у Совјетски Савез а отмичара Алимурадова притворили. Народни суд у Харбину 04.03.1986. године осудио је Алимурадова на 8 година затвора<sup>508</sup>.

### (3) Условна осуда

Ову санкцију у пракси кажњавања за отмицу ваздухоплова изрекао је југословенски суд. Општински суд у Дубровнику у случају Алаоуа, када су тројица алжирских држављана отели алжирски авион и слетели на аеродром у Дубровнику Општински суд у Дубровнику им је изрекао условне осуде. То је једини преседан у пракси кажњавања за отмицу ваздухоплова, иако с обзиром на тежину кривичног дела, начин извршења и опасност за путнике и ваздухоплов није било основа за изрицање условне осуде. Истина, њихове радње су биле квалификоване као кривично дело против опште безбедности из чл. 271 ст. 3 КЗ за које је била прописана казна затвора до једне године, али законска тежина кривичног дела не ублажава стварну тежину криминалне делатности тројице отмичара. Поред условне осуде отмичарима је изречена и мера безбедности протеривања из земље. Њено изрицање и оно што се касније десило у многоме дају разлоге који су довели до изрицања условне осуде. Извршење мере протеривање из земље заувек садржи у себи оно што се у доктрини назива „прикривена екстрадиција“ (extradition deguisee). То треба подвргнути критици, јер се тиме заобилазе гаранције које даје судски екстрадициони поступак и посебно начело специјалитета. Сем тога ни извршење мере безбедности није извршено у складу са чл. 132 ЗИКС, јер је осуђенима требало дати примеран рок да сами напусте Југославију, а ако то не би учинили, требало их је упутити у боравак на одређено место док не напусте територију Југославије, јер они нису држављани суседне државе, да би се протеривање могло извршити предајом пограничним органима<sup>509</sup>.

---

<sup>508</sup> „Политика“ и „Politika ekspres“ од 06.03.1986.

<sup>509</sup> В. Zlatarić, *Otmice aviona i dugi oblici ugrožavanja međunarodne civilne plovidbe*, Zagreb, 1974., 72.

### 7.9.3. Критички осврт на досадашњу праксу

Досадашња пракса националних судова показује неуједначеност у изрицању казне за отмице ваздухоплова. То се могло очекивати, јер до данас није дошло до унификације националних кривично-правних прописа који се односе на отмицу ваздухоплова, није постигнута задовољавајућа идентичност у инкриминацији ове појаве, па и у одређивању казних оквира. Сем тога, постоје нејединствени критеријуми и у оквиру једног националног система по питању оцене тежине и друштвене опасности конкретног кривичног дела отмице ваздухоплова и виности учиниоца.

Запажа се још једна појава која је сметња успешној кривично правној реакцији на случајеве отмице ваздухоплова а то је што постоји разлика у прогону и кажњавању између државе регистрације ваздухоплова и државе где је отети ваздухоплов слетео. Поступак у држави регистрације ваздухоплова је крајње ефикасан и брз а казна видљиво строга што постиже ефекат застрашивања потенцијалних извршилаца ових кривичних дела. Супротно томе у државама где ваздухоплов слети или у трећим државама где се отмичар нађе након извршења отмице, кривични прогон често изостане, а ако се поступак покрене крајње се одужи а осуде су благе, а уколико и дође до строжије осуде у првостепеном поступку она се у поступку ванредних правних средстава ублажује до крајњих граница па и до потпуног ослобађања кривца.

Постоје и такви односи према отмичару који иду у другу крајност и одударају од уобичајеног поступања и поштовања законитости у цивилизованим земљама. Тако Етиопија дозвољава органима безбедности погубљење отмичара на лицу места. Етиопски органи безбедности, када су ухватили отмичаре етиопског авиона увукли су их у I класу, увили им пешкире око врата и преклали<sup>510</sup>. Овакав поступак не само да одступа од основног начела кривичног права и доктрине прихваћене у савременом свету, управо начела *nilum*

---

<sup>510</sup> „Times“ од 20.10.1969.godine,;

crimen nula pena sine lege, већ се тиме крше и основна права човека загарантована Женевском конвенцијом и Повељом Уједињених нација о правима човека<sup>511</sup>.

У периоду између 1950. и 1960. године отмице ваздухоплова су најчешће вршене ради бекства и то из источно европских у западне земље. Развијене земље запада су се благонаклоно односиле према новој појави међународног криминалитета. Према учиниоцима је често изостајао кривични прогон а и када је покренут кривични поступак, најчешће је то било за кривично дело угрожавање сигурности опште опасном радњом или претње, односно принуде, јер тада још увек у националним законодавствима није постојала посебна инкриминација за отмице ваздухоплова. Учиниоцима су изрицане благе казне па и када се оне процењују кроз тако благу квалификацију кривичних радњи. С друге стране ако као мотив дела стоји бекство, западне земље нису дозвољавале екстрадицију, напротив учиниоци су код њих добијали политички азил пошто су њихова дела третирана као политички деликт.

Политички односи међу земљама често имају снажан утицај на однос правосудних и других органа према учиниоцу кривичног дела отмице ваздухоплова. Седамдесетих година односи између Шведске и Грчке били су крајње заоштрени. Та атмосфера директно се одразила на случај отмице авиона коју је извршио Грчки држављанин Tsironis 16.08.1969. године тако што је Грчки авион „ДС-3“, који је саобраћао на линији Atina-Janine, принудио да слети најпре у Албанију и пошто Италија и Француска нису му дозволиле задржавање Tsironis је нашао уточиште у Шведској. Tsironis је у Шведској тражио да се према њему поступа као са прогоњеним политичарем грчког војног режима. То је било прихваћено од стране шведских органа, што је имало за последицу прекид дипломатских односа између Шведске и Грчке. Шведски органи су дозволили останак у Шведској Tsironisu и његовој породици па су му чак обезбедили економску помоћ од 2.000 долара месечно. Међутим, под притиском јавног мњења, које сматра да не треба дозволити да отмица ваздухоплова остане некажњена, шведски правосудни органи покренули су кривични поступак. Јавност је тражила да се расветле појединости ове отмице, али шведски органи нису прикупили довољан број доказа, јер је цео поступак вођен под снажним притиском државног

---

<sup>511</sup> В. Filipović, *Otmice vazduhoplova u svetu normi međunarodnog i uporednog prava*, Beograd, 1973., 103.

пропагандног апарата. Признање је било једини доказ, али се у њему наглашава да су пилоти били задовољни што их је отмичар натерао да учине такав акт против сопствене владе, па је из тога извучен закључак, уз допринос пропагандног апарата који је створио жељено јавно мњење, да је узрок овог деликта бежање од режима који је наметнула војна хунта. Дошло је до оклевања да ли да се обустави поступак с обзиром на створено јавно мњење, да је недолично кривично гонити човека који је дошао у Шведску као прогоњено лице од стране ненародног режима, војне хунте у Грчкој.

Шведски правосудни органи нису имали законског основа да заснују своју надлежност. По Шведском Кривичном законнику грађанин Шведске који је извршио дело изван Шведске према кривичном закону места извршења дела треба да буде суђен на основу шведског закона и пред Шведским судом. Исти поступак се примењује ако се такво лице затекне у Шведској, с тим да је за такво кривично дело према шведском закону предвиђена казна затвора у дужем трајању од 6 месеци. Према томе, нису били остварени законски услови да се Tsironisu суди у Шведској за отмицу ваздухоплова који није у њој регистрован. Ниједан услов није био остварен да се заснује надлежност шведског правосуђа. Шведска није земља регистрације ваздухоплова, нити земља слетања ваздухоплова нити је пак на њеној територији започело извршење дела, а нити је учинилац њен држављанин. Али, због политичких односа који су у то време владали између Шведске и Грчке ипак је установљена надлежност шведских органа<sup>512</sup>.

#### **7.9.4. Екстрадиција и отмица ваздухоплова**

Уздизање појма државе и суверенитета као националног обележја и тежња сваке земље да сачува прерогативе везане за свој суверенитет имало је одраза и на ваздухопловно право које подразумева принцип суверенитета у простору. Та тежња присутна је на свим

---

<sup>512</sup> Prema članku Jacoba W.F.Sunberga, *Piracy in the Air-The Case for an International Criminal Court*, objavljen u *The Journal of Eir Law Commerce*, 1971.; članku „*The Svedes and the Skyjackers*“, objavljen u *Daily Telegraph* od 10.03.1970.godine; B. Filipović, *Pravni problemi u vezi sa otmicama vazduhoplova i ugrožavanjem bezbednosti leta*, *Pravni život* br. 3/1973.,105.

нивоима међународног права, јер државе своје прерогативе који потичу из њихове независности не желе да ограниче, а екстрадиција је суверено право државе у односу на појединца без обзира на његово држављанство<sup>513</sup>.

По правилу, успешна отмица ваздухоплова се завршава ван државе полетања. Држава на чију територију је отети ваздухоплов слетео с друге стране може да буде само успутно погођена положајем земље атерирања и да нема никакву жељу да примени своје право против учиниоца отмице, што ће имати за последицу да отмица и њен учинилац остану некажњени. Отуда је врло значајно питање изручења учиниоца оној држави која хоће да изврши своју репресивну функцију, то је редовно држава где је дело извршено, па би требало пронаћи једно опште решење које би предвиђало аутоматски повраћај учиниоца отмице ваздухоплова држави места извршења деликта. Међутим, врло је тешко доћи до јединственог става о томе<sup>514</sup>, мада су постигнути одређени резултати доношењем Хашке конвенције.

Према постојећим правилима међународног права (изузимајући Хашку конвенцију), државе немају обавезу да изврше екстрадицију или да кривично гоне било које лице због отмице ваздухоплова, јер отмице нису злочин *jure gentium*. Питање екстрадиције се по правилу регулише билатералним уговорима између заинтересованих држава<sup>515</sup>. Постоје две врсте ових уговора: 1) они којима се дозвољава екстрадиција само за кривична дела кажњива по закону и државе која захтева као и државе која одобрава екстрадицију и 2) они који садрже листу кривичних дела за која ће бити дозвољена екстрадиција.

Мали број уговора у листи кривичних дела за која ће бити дозвољена екстрадиција садржи кривично дело отмице ваздухоплова. Но, то није препрека за изручење, јер при извршењу отмице ваздухоплова остварују се и обележја других кривичних дела (убиство, телесно повређивање, отмица лица, крађа и сл.), која могу бити основ за екстрадицију али када се дозволи екстрадиција за ова кривична дела изрученом отмичару се може судити само за та дела а не и за дело отмице ваздухоплова.

---

<sup>513</sup> J.G. Castel, *International law*, University of Toronto Press, 1965., 521.

<sup>514</sup> G.N. Horlic, *The Developing Law od Hijacking*, Harvard Internacional Law, 1971., 12.

<sup>515</sup> J. P. Mc Mahon, *Air Hijacking: Extradition as a Deterent*, The Georgetown Law Journal, 1975., 45.

Има и других одредаба у уговорима о екстрадицији који могу спречити изручење отмицара. Тако већи број уговора предвиђа да кривично дело мора бити извршено на територији државе која захтева екстрадицију, па у том случају се екстрадиција не може остварити у односу на учиниоца који је отмицу ваздухоплова извршио ван ове територије<sup>516</sup>. Та сметња ће се појавити у случајевима где није прихваћено правило, да дело које је извршено у ваздуху подпада под надлежност државе регистрације ваздухоплова.

Европска конвенција о екстрадицији, такође предвиђа изузетке од општег правила (по *bis in idem*), када је прописана смртна казна (члан 11), када се ради о сопственим држављанима (члан 6), када се ради о политичким кривичним делима (члан 3), као и војним кривичним делима (члан 4)<sup>517</sup>.

Најчешћа сметња за остварење екстрадиције јесте политичко кривично дело, па је отуда значајно питање, да ли се отмица ваздухоплова може сматрати политичким кривичним делом? Та дилема је присутна у правној теорији и међународној пракси. Према објективној теорији политичка кривична дела су управљена против постојања државе и против државног уређења, а према субјективној теорији политичко кривично дело постоји ако је учинилац радио из политичких побуда.

Отмица ваздухоплова не би могла да буде чисто политичко кривично дело, јер најчешће у себи садржи и обележја других, неполитичких кривичних дела (угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја, чланова посаде или других лица). Због тога се ово кривично дело треба сматрати „релативним политичким кривичним делом“, па је питање екстрадиције у пракси држава врло различито решавано.

После Другог светског рата отмице ваздухоплова најчешће су се односиле на бекство из политичких побуда. Тако су три чехословачка грађанина 24.03.1950. године отетим авионом слетели на окупациону зону САД у Западној Немачкој. Тим поводом Чехословачка

---

<sup>516</sup> M. Whiteman, *Digest of International Law*, 1975., 865.

<sup>517</sup> A. Evans, *Aircraft Hijacking: Its Cause and Cure*, *American Journal of International Law*, no. 63, 1969., 695.



је упутила ноту Сједињеним Државама са захтевом за екстрадицију ове тројице њених грађана позивајући се на обавезе из Уговора о екстрадицији закљученог са Сједињеним Државама 1925. године. Међутим, Сједињене Државе су одбиле захтев за екстрадицију. У одговору владе САД од 01.10.1951. године не оспорава се важност билатералног уговора о екстрадицији, али се истиче да Сједињене Државе отмичаре сматрају извршиоцима политичког кривичног дела<sup>518</sup> пошто су „летели из политичких разлога и користили сва могућа средства како би побегли“, те да би удовољење захтеву за екстрадицију довело до осуде човечанства за такав поступак<sup>519</sup>.

У случају отмице ваздухоплова од 30.06.1948. године када је 9 бугарских грађана отетим авионом побегло у Турску, пошто је један од њих убио пилота и једног путника а другог тешко ранио, суд у Истамбулу је заузео став да се ради о политичком кривичном делу па није дозволио екстрадицију, а касније је оптужене ослободио кривице по Турском праву, налазећи да су убиство, наносење тешке телесне повреде и крађа ваздухоплова у склопу политичког дела.

Став да се отмица авиона ради бекства узме као политичко кривично дело заузео је и Швајцарски федерални суд када је одбио захтев за екстрадицију тројице југословенских држављана Кавчића, Бјелановића и Арсенијевића. Швајцарски суд узима да су окривљени учинили кривично дело у намери да би остварили бекство из угњетавачког режима и да је кривично дело само средство којим се бекство учинило могућим, те да су суштина, намера и побуда политичке природе. По схватању швајцарског суда за давање политичког азила мора а постоји извесна пропорција између политичког мотива и радње извршења, па с тим у вези у својој одлуци наводи: „с једне стране, повреде других чланова посаде нису биле превише озбиљне<sup>520</sup>, да је с друге стране политичка слобода, па чак и живот отмичара био у питању, и до ње се једино могло доћи извршењем ових повреда“. Дакле, ослањајући се на схватање да циљ оправдава средство, Швајцарски суд налази да су то биле присилне радње

---

<sup>518</sup> N. Srzentić i A. Stajić, *Krivično pravo*, VI izdanje, 123, сматрају да су политичка кривична дела она „којима се искључиво и непосредно напада на државу, њено уређење или права грађана“. Исти став налазимо и у Коментару кривичног закона СФРЈ, Београд, 1978., 410-413.

<sup>519</sup> Odgovor vlade SAD od 01.10.1951. godine, Dept State Bull, 1951., 624.

<sup>520</sup> Везали су два члана посаде примењујући силу

за стицање слободе. Даље се у тој пресуди наводи да однос између циља и средства мора бити такав да идеали повезани са сврхом су довољно јаки да постигну извињење, уколико не оправдавају повреду приватних права тако да је учинилац кривичног дела заслужио азил.

На бази овог образложења развила се теорија о оправданости давања азила учиниоцима отмице ваздухоплова чији је основни мотив бекство.<sup>521</sup> Тражи се пропорционалност између политичких мотива и дела у корист првог. О томе Claude каже: „таква се пропорционалност не налази у хипотези отмица којима следи узимање талаца у циљу политичких уцена, нити у саботажи и нападу на транспортна средства, па је јасно да постоји велика разлика између отмице коришћене као средство за бекство, чак и када се за време извршења доводи у опасност живот више стотина људи, од отмице у току које окрутни командос преузима авион да би га задржао заједно са путницима у њему све док не постигне циљ саботаже“<sup>522</sup>.

Касније се ублажава такав став у пракси западних земаља. Тако га Сједињене Државе у потпуности одбацују закључењем билатералног уговора о екстрадицији са Кубом. Швајцарска судска пракса такође врши корекцију свог гледања када су почеле отмице швајцарских авиона. Западна теорија и судска пракса указују да се не требају оправдати отмице у сврху бекства на штету аката ваздушног тероризма, јер обе категорије представљају очигледну опасност по ваздушну сигурност, али се прави разлика више усмерена у правцу да државе заузму изузетно строги став према другој категорији деликата<sup>523</sup>.

Исправно је разликовати отмицу при којој се посада авиона углавном покоравала а деликт без других последица завршава атерирањем, од оне која се врши с циљем политичког уцењивања, нпр. озбиљна претња, која се надвија над посадом и путницима, отмицом често тек почиње. У овом другом случају се ради о ратном чину<sup>524</sup> за које време

---

<sup>521</sup> Vitzhum W. G., *Völkerrecht, De Gryter Recht*, Berlin, 2007., 632.

<sup>522</sup> C. Emanuelli, *Les moyens de prevention et de sanction en cas d'action illicite contre l'aviation civile internationale*, Paris, 1974., 50.

<sup>523</sup> Ibid. 51.

<sup>524</sup> D.Eric, *Les de tournements d'avions et le oit international*, Revue Belge de droit international, 1970., 257; Види: David Eric, *Le Terrorism and Droit International*, Bruxelles 1974.

ће авион углавном бити уништен или оштећен а путници предмет дискриминације и лошег третмана а њихови животи под претњом исхода неке светске кризе коју следи уцена више не зависе ни од командоса ни од њихових жртви. Таквих отмица најчешће имамо у региону Блиског Истока (Бејрут, Багдад, Техеран). Разумљиво да ова дела отмице ваздухоплова треба да буду кажњена строжије него дела класичних отмица, али када се тиче екстрадиције нема оправданих разлога за различити третман.

Токијска конвенција о кажњивим и другим делима у ваздуху обазриво решава питање екстрадиције тако да „ниједна одредба ове Конвенције не сме се тумачити у смислу да ствара обавезу на одобравање екстрадиције“, с тим да „кривична дела извршена у ваздухоплову регистрованом у једној држави уговорници сматраће се за сврхе екстрадиције да су била извршена како у месту његовог извршења тако и на територији државе регистрације ваздухоплова“.<sup>525</sup> Овде се по први пут конституише надлежност по основу места регистрације ваздухоплова. Токијска конвенција има супсидијарни карактер према Хашкој конвенцији тако да ће она за дело отмице ваздухоплова важити између оних држава које нису приступиле Хашкој конвенцији.

Југославија је приступила и једној и другој конвенцији, али велики број држава није приступио једној или другој или пак обема, што има утицаја на билатералне уговоре о екстрадицији. Тако на пример уговор са Белгијом где је још увек задржан систем енумерације кривичних дела<sup>526</sup>, па се у члану 2. конципираном у смислу генералне клаузуле упућује на прилог који садржи попис изручивих кривичних дела, док се стране уговорнице друкчије не договоре. Под бр. 20. тог прописа наводи се да „напад на саобраћајне путеве и сваки други чин који може угрозити саобраћај и употребу саобраћајних средстава или проузроковати несреће приликом њиховог коришћења“, па се у склопу тога свакако има узети и кривично дело отмице ваздухоплова.

За разлику од овог случаја где се Токијска конвенција проширује екстрадиција на отмицу ваздухоплова у другим случајевима она утиче у правцу сужавања могућности

---

<sup>525</sup>J. M. Denaro, In-flight crimes, the Tokyo convention and federal juridicial jurisdiction, JALC, 1969., 171; преузето 23.09.2022.<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2632&context=jalc> ;

<sup>526</sup>Билатерални уговор о екстрадицији са Белгијом закључен је 1971.године,

екстрадиције. То се односи на уговор са Италијом<sup>527</sup>. По члану 6 тог уговора екстрадиција се неће дозволити ако замољена држава има јурисдикцију у односу на кривично дело за које се тражи екстрадиција. То се односи и на уговор са Грчком<sup>528</sup>, јер по члану 48 екстрадиција се не може ускратити ако је кривично дело учињено на територији замољене државе, као и у односу на уговор са Белгијом, по коме се екстрадиција, такође неће одобрити (члан 4). Таква солуција произилази из става 1 члана 16 Токијске конвенције по коме свако кривично дело извршено у авиону, па према томе и отмица ваздухоплова има се сматрати за сврху екстрадиције извршеним како у месту његовог стварног извршења тако и на територији државе регистрације авиона.

Одредба Токијске конвенције која ускраћује могућност екстрадиције проширивањем територијалне надлежности државе има утицаја и на решавање екстрадиције и у оним случајевима отмице ваздухоплова где у игру улазе државе са којима немамо билатерални уговор о екстрадицији. На њих су се примењивале опште одредбе Закона о кривичном поступку<sup>529</sup>, које се односе на издавање окривљених и осуђених лица (члан 524-540), а након 2009. године Законом међународној правној помоћи у кривичним стварима.<sup>530</sup>

За разлику од уговора са Белгијом где, захваљујући Токијској конвенцији, екстрадиција је проширена и на кривично дело отмице ваздухоплова, та Конвенција нема утицаја на уговор са Холандијом<sup>531</sup> где је, такође, примењен, систем енумерације за изручива кривична дела с обзиром да у списку нема кривичног дела отмице ваздухоплова а ни сличног описа који би обухватио и отмицу ваздухоплова.

Хашка конвенција се пажљиво задржава на питању екстрадиције. Признаје билатералне обавезе држава о томе, али статуира и нове обавезе држава потписница. Сагледаћемо какав утицај имају њене одредбе на обавезу наше земље као потписнице

---

<sup>527</sup>Уговор о екстрадицији са Италијом закључен 1922.године,

<sup>528</sup>Уговор о екстрадицији са Грчком закључен 1959.године,

<sup>529</sup>*Zakono krivičnom postupku*, Sl. list SFRJ, br. 4/77, 36/77, 14/85, 26/86, 74/87, 57/89, 3/90 i "Sl. list SRJ" br. 27/92, 24/94, 13/01.

<sup>530</sup>*Закон о међународној правној помоћи у кривичним стварима*, Службени гласник РС, број 20 од 19. марта 2009.

<sup>531</sup>Уговор о екстрадицији са Холандијом закључен 1886.године

Конвенције најпре по билатералним уговорима о екстрадицији који су закључени по систему енумерације изручивих кривичних дела. Они уговори који у попису кривичних дела за изручење имају кривично дело отмице не трпе никакву корекцију. Међутим, они билатерални уговори који у попису кривичних дела за изручење немају кривично дело отмице ваздухоплова (то су уговори са Швајцарском, Сједињеним Државама и Великом Британијом, који с обзиром на датум закључења нису могли то предвидети, јер дело отмице ваздухоплова још се није појавило), треба да претрпе измену сходно одредби члана 8 става 1 Хашке конвенције, да се кривично дело отмице ваздухоплова „пуноправно сматра као случај за изручивање у сваком уговору о изручењу закљученом између држава уговорница“. Дакле, и без посебног анекса ових уговора има се узети отмица авиона као кривично дело за које се дозвољава изручење. Што се тиче касније закључених уговора о екстрадицији са државама које су чланице Хашке конвенције, морали бисмо пошто смо усвојили систем енумерације у сваком уговору изричито да предвидимо и отмицу ваздухоплова у попису изручивих кривичних дела с обзиром на обавезу да сваки уговор о издавању који закључе државе уговорнице између себе предвиде кривично дело као случај за издавање.

У осталим билатералним уговорима о екстрадицији које смо закључили са чланицама Хашке конвенције по систему генералне клаузуле у којој је обухваћено кривично дело отмице авиона може се појавити проблем за случај да држава партнер у билатералном уговору у свом националном законодавству није предвидела отмицу авиона као деликт *suī generis*. Истина, по Хашкој конвенцији све државе уговорнице су дужне да предвиде у својим националним кривичним законодавствима отмицу авиона као кривично дело, али није остављен рок за испуњење ове обавезе, што може да траје бесконачно. Но, решење ће се свакако наћи у некој квалификацији која покрива и кривично дело отмице ваздухоплова с обзиром да мора да се оствари идентитет кривичне норме. За случај да се и ту не нађе решење, што је мало вероватно, онда ће се непосредно применити одредбе Хашке конвенције с обзиром да су у питању чланице ове Конвенције.

Да би се дозволила екстрадиција морају бити испуњени сви прописани услови у билатералном уговору или националном законодавству. Екстрадиција не наступа аутоматски по самом билатералном уговору о екстрадицији, јер сви билатерални уговори о

екстрадицији које је закључила Југославија садрже клаузулу о ексцепцији кривичних дела политичког карактера, неки у ширим а неки у ужим оквирима. Тако према уговору са Бугарском<sup>532</sup> издавање се неће одобрити за кривично дело које се по оцени замољене државе сматра „политичким делом“, члан 533. став 2. Закона о кривичном поступку<sup>533</sup> односно чл. 7. Ст. 4. актуелног Закона о међународној правној помоћи у кривичним стварима<sup>534</sup>, с тим што се „неће сматрати политичким кривичним делом она кривична дела за чије су гоњење државе уговорнице обавезане по међународним уговорима (геноцид, злочин против човечности и мира, ратни злочини, уништавање културних и историјских споменика и др.)“. Кривично дело отмице ваздухоплова неће се сматрати политичким кривичним делом обзиром на одредбе члана 7 Хашке конвенције, која намеће обавезу државама уговорницама да са отмицама авиона поступају као што иначе поступају са сваким тешким кривичним делом из општег права. У случају захтева за екстрадицију између наше земље и Бугарске јасно је не може се користити ексцепција политичког карактера кривичног дела.

Друкчије је решење у уговорима о екстрадицији са Чехословачком<sup>535</sup>, Пољском<sup>536</sup>, ДР Немачком<sup>537</sup> и Совјетским Савезом<sup>538</sup> у којима истина не стоји изричита клаузула о изузећу политичких кривичних дела, али постоји одредба која шире обухвата дела која се могу изузети од екстрадиције. Управо, да издавању нема места ако оно није допуштено по закону једне од страна уговорница. С обзиром на такву клаузулу, у Југословенском законодавству екстрадиција извршиоца за кривично дело које је сматрано политичким се неће одобрити и позивањем на одредбу чл. 533 став 2 ЗКП<sup>539</sup>, јер издавање није допуштено пошто се ради о политичком кривичном делу. Југословенско право није третирало отмицу ваздухоплова као политичко кривично дело, али под одређеним условима оно се могло сматрати таквим делом. До таквих решења би дошли и код примене уговора о екстрадицији са Швајцарском, Великом Британијом, Грчком, Румунијом, Мађарском, САД, управо ако

---

<sup>532</sup>Уговор о екстрадицији са Бугарском закључен 1956.године,

<sup>533</sup> Закон о кривичном поступку, "Sl. list SRJ", br. 70/2001 i 68/2002.

<sup>534</sup> Закона о међународној правној помоћи у кривичним стварима, Op.cit. 280.

<sup>535</sup> Уговор о екстрадицији са Чехословачком закључен 1964.године,

<sup>536</sup> Уговор о екстрадицији са Пољском закључен 1960.године,

<sup>537</sup> Уговор о екстрадицији са Немачком закључен 1966.године,

<sup>538</sup> Уговор о екстрадицији са Совјетским Савезом закључен 1962.године,

<sup>539</sup> Закон о кривичном поступку, Op.cit. 280.

се отмица авиона у конкретном остварењу по домаћем праву третира као политичко кривично дело за њега се неће дозволити екстрадиција.

Интересантно је решење у уговору о екстрадицији са Француском<sup>540</sup>. По члану 4 Уговора о екстрадицији ће се дозволити и поред политичког карактера кривичног дела ако оно укључује напад на живот појединца који није извршен у отвореној борби. С обзиром на карактер кривичног дела отмице ваздухоплова где најчешће код њеног остварења долази до напада на живот више лица па и последица смрти, тешко да ће се и поред политичких компонената, заузети став да то кривично дело не представља основ за екстрадицију.

Уколико једна држава захтева екстрадицију од државе са којом нема билатералне уговоре, а иначе је чланица Хашке конвенције, можемо се срести са две ситуације. Прва, када се изручење тражи од државе која екстрадицију не условљава постојањем уговора. Тада се може позвати на Хашку конвенцију, јер према одредби члана 3 става 3 она се може узети као законска основа за екстрадицију зависно и од осталих услова предвиђених законом државе од које се захтева да изврши изручење. Друга, када се упућује захтев за екстрадицију држави, која дозволу екстрадиције условљава постојањем уговора, она по том захтеву може одлучивати на основу одредаба Хашке конвенције, али не мора.

У случајевима захтева за екстрадицију за кривично дело отмице ваздухоплова од Југославије, као законски основ за екстрадицију узимала се Хашка Конвенција, јер се не условљава изручење постојањем уговора, али ће се узети у обзир и све остале одредбе југословенског законодавства о екстрадицији, па и оне које је искључују, када је на пример у питању политичко кривично дело. Тако, ако странац отме ваздухоплов, није могао бити изручен страној држави, јер су за то кривично дело били надлежни Југословенски органи по принципу регистрације ваздухоплова као примарном принципу сходно члану 104 став 3 КЗ СФРЈ<sup>541</sup>, по коме југословенско кривично законодавство важи и на сваког ко учини кривично дело у домаћем цивилном ваздухоплову док је у лету, без обзира где се ваздухоплов налазио у време извршења дела. Овом одредбом се управо конципира одредба

---

<sup>540</sup>Уговор о екстрадицији са Француском закључен 1971.године,

<sup>541</sup> Krivični Zakon SFRJ, Sl. List SFRJ, 44/76-1392, 36/77-1478, 56/77-1982, 34/84-895, 37/84-933, 74/87, 1743,57/89-1441, 3/90-63.

члана 4 става 2 Хашке конвенције<sup>542</sup>. И по актуелном кривичном законнику Србије применом чл. 6 ст. 2 и 3 Кривичног законика<sup>543</sup> се мора поступити на идентичан начин<sup>544</sup>.

Исто тако и у случају када странац отме страни ваздухоплов и с њиме слети на домаћу територију екстрадиција се такође није могла дозволити с позивом на члан 8 став 4 Хашке конвенције, пошто се таква отмица за сврхе екстрадиције сматра извршеном и у земљи слетања авиона. У овом случају се наша јурисдикција установљава по територијалном принципу, што би иначе било установљено и по основу самог карактера

---

<sup>542</sup>Интересантан је поступак о захтеву за изузеће тројице алжирских жављана који су отетим авионом слетели на аеродром „Чилипи“ код Дубровника. Ту су се испољила различита гледишта. Тако када је дошао захтев за екстрадицију од надлежних алжирских органа, због кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја, принуде и проневере која је стављена једном од отмицара на терет, Окружни суд у Дубровнику је утврдио да су испуњени услови за екстрадицију у смислу члана 492 ЗКП (сада члан 533 ЗКП), с тим што је узео да у радњама окривљених стоји кривично дело доовђења у опасност живота и имовине опште опасном радњом или средством из чл. 268 став 2 и кривично дело принуде из чл. 149 Кривичног законика, док је суд у односу на кривично дело проневере нашао да нема основаних доказа. Против овог решења бранилац окривљених је изјавио жалбу па је Врховни суд Хрватске решењем Кж 1578/70 од 11.09.1970.године, преиначио прво решење тако што је нашао да нису испуњене законске претпоставке за изручење, јер је дело отмице авиона извршено на територији Југославије. Наиме, окривљени су све време почев од 19 сати 30. августа па до часа слетања на југословенски аеродром тј. до 9 сати и 45 минута 31. августа 1970.године, ножевима усмереним под грло главног а у леђа помоћног пилота, револвером и боцом са упаљивим садржајем и стално понављаним претњама извршили кривично дело, с тим што је Врховни суд нашао да су остварена обележја кривичног дела угрожавања јавног саобраћаја из чл. 271 став 2 КЗ. Гледиште Врховног суда у односу на карактер радње извршења дела је сасвим исправно, да се ради о трајном кривичном делу, мада се поставља питање правилности извршене преквалификације.

Са Алжиром Југославија није имала уговор о екстрадицији па су судови сасвим исправно применили тада опште важеће одредбе којима се регулише ова област. Исто тако, правилно је Врховни суд нашао да нису испуњени услови за екстрадицију у смислу чл. 492 став 2 ЗКП (члан 533 став 2 ЗКП), којом се одредбом тражи „да дело због којег се тражи изручење није извршено на територији Југославије“. Међутим, у конкретном случају оно је извршено и у Југославији за време летења над њеном територијом с обзиром да се ради о трајном кривичном делу.

У овом случају се могао узети још један разлог за одбијање захтева за екстрадицију. То је политички карактер кривичног дела, јер тројица Алжираца ову отмицу су извршила из политичких побуда, као противници тадашњег алжирског режима, хтели су да избегну гоњење, које је предстојало и услед којег је претила опасност за њихове животе а тиме су хтели да учине и протест.

Међутим, код овог случаја интересантно је поменути и то да је изречена мера безбедности протеривања из земље заувек, која је извршена не баш на законом прописани начин, тако што су отмицари, пошто су им изречене условне осуде, протерани из Југославије. По Закону о извршењу кривичних санкција било је потребно оставити примеран рок да окривљени сами напусте Југославију. Проф. Златарић, анализирајући овај случај у монографији „Отмице ваздухоплова и други облици угрожавања међународне цивилне зрачне пловидбе“, подвргава овај поступак критици и квалификује га као „прикривену екстрадицију“ (ehtradition deguisee), сматрано сасвим исправно.

<sup>543</sup> Kривични Законik, Sl. Glasnik RS", br. 85/2005, 88/2005 - ispr., 107/2005 - ispr., 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 i 35/2019.

<sup>544</sup> Члан 6 став 3 Кривичног законика Србије од 01.01.2006. године јасно дефинише, „Кривично законодавство Србије важи и за сваког ко учини кривично дело у домаћем цивилном ваздухоплову док је у лету или у домаћем војном ваздухоплову, без обзира где се ваздухоплов налазио у време извршења кривичног дела“.



радње кривичног дела, управо због тога јер се кривично дело отмице сматра трајним, па се местом извршења имало сматрати и место слетања авиона

### **7.9.5. Право азила**

У уставима многих земаља налазе се одредбе које предвиђају давање азила. Устави у социјалистичким земљама предвиђају тзв. „политички азил“, који се заснива на примарној доктрини која подржава оне, који бране интересе радног народа, који се боре за националну слободу, који подржавају демократске принципе, који се боре за социјални напредак и који су активни у одбрани мира. Међутим, у новије време у социјалистичким правним системима сужава се примена ове доктрине и прихвата правило давања азила лицима која су избегла прогањање. Тако, пољски кривични закон у чл. 119 забрањује екстрадицију странаца којима је било пружено право азила, али то не спречава да странац буде кривично гоњен у Пољској (чл. 114КЗ), допуштајући при томе суду да узме у обзир разлике у прописима који су на снази у Пољској и у земљи где је дело почињено и то у корист починиоца. На том принципу се заснивају одлуке Вишег суда града Софије у Бугарској против Аудин из 1972. године и Elma-dzhoglu из 1973. године. Отмичари су припадали армији ослобођења па су из политичких разлога побегли у Бугарску. Бугарска влада је овој двојци отмичара дала политички азил с тим што је против њих вођен кривични поступак због кривичног дела отмице за које су осуђени на казне лишења слободе.

По прописима СР Немачке, где постоји дуализам по питању азила, могуће је да лице које је починило преступ по обичном кривичном закону, који није истовремено политички преступ, може да тражи право азила. То би било у случају када би екстрадицијом то лице било подвргнуто мерама прогањања које би обухватиле опасност по његов живот или ограничења личне слободе из политичких разлога који немају никакве везе са преступом за који се тражи екстрадиција. Проф. Pötz исправно примећује: „што се тиче проблема

незаконите отмице летилице екстрадиција ће у складу са ставом трећим параграфа првог бити спречена само у ретким случајевима, јер ће у највећем броју случајева екстрадиција бити могућа“.

САД такође сужавају право на азил у билатералном уговору од 15.02.1973. године закљученом између САД и Кубе о ваздушном пиратству. Према првој клаузули тог уговора „свако лице које би отело неку летилицу или брод који су регистровани по закону једне од страна уговорница и довело га до територије друге стране биће сматрано као да је починило кривично дело и биће према томе враћено држави у којој су летилица или брод регистровани да би било изведено пред судове те државе, сходно њеним законима односно пред суд стране-државе уговорнице, чија је територија била повређена да би тамо било суђено сходно њеним законима“.

У односу на отмицу ваздухоплова постоји тенденција деполитизације преступа. Тако су на Хашкој конференцији делегације Совјетског Савеза и Сједињених Држава тражиле да се нагласи да је незаконита свака отмица ваздухоплова, без обзира на мотиве, и да се ту ради о повреди општег права а не о политичком деликту. То је резултирало у члану 7 који стимулише да компетентне власти доносе одлуку о екстрадицији под истим условима као и за сва друга кривична дела општег карактера и теже природе.

Сама чињеница да се чланом 7 Конвенције забрањује давање политичког азила отмичарима неминовно представља препреку у погледу интерпретације овог члана који се не може савладати. Постојање двојних мерила у неким земљама да се политички деликти третирају мање строго од деликта општег права, управо са овим ставом желе елиминисати ове разлике. *Vilkov i Kolossov* у часопису *New York Times*<sup>545</sup> излажу совјетски предлог на ванредној седници Правног комитета ИСАО у Монтреалу јануара 1973. године. У чланку се залажу за став о обавезности враћања отмичара у државу регистрације са једним изузетком за случај када је отмичар држављанин државе којој је поднет захтев што ни у којој мери не повређује принцип политичког азила с обзиром да би се екстрадиција односила само на починиоце једног озбиљног злочина.

---

<sup>545</sup>*Vilkov i Kolossov*, *New York Times* 1973. no 8, 28.

Конвенције из Хага и Монтреала нису у складу са међународним уговорима који допуштају азил. У том смислу на XI Међународном конгресу за кривично право проф. Мејја<sup>546</sup> сматра да Хашка конвенција ео ipso превазилази уговоре о екстрадицији. Преступ треба сматрати подложним екстрадицији према свим уговорима о екстрадицији закљученим између држава уговорница. Проф. Мејја налази да је члан осме Хашке конвенције сам по себи извршив па указује на „обавезу да отмицу авиона треба сматрати обухваћеном у већ постојећим уговорима“. Он даље, сматра да отмица ваздухоплова ео ipso представља изузетак од права азила. Међутим, то одступа од закључака одобрених на X Конгресу одржаном у Риму 1969. године по питању „савремени проблеми екстрадиције“<sup>547</sup>. Према члану 3 став 4 Европске конвенције о екстрадицији предвиђа се да те одредбе неће имати дејство у односу на обавезе које би стране уговорнице преузеле или ће преузети према некој другој међународној конвенцији мултилатералног карактера<sup>548</sup>. Дакле, та Конвенција није препрека да се да приоритетно дејство конвенцијама из Хага и Монтреала. У неким уговорима о екстрадицији између европских држава предвиђа се да дела која су уговорне стране дужне да гоне према међународним уговорима не могу бити сматрана политичким деликтима (уговори о екстрадицији закључени између Немачке и Белгије, Француске и Монака).

Проф. В. Димитријевић на Међународном конгресу за кривично право у Будимпешти говорио је о проблему екстрадиције. Он је критиковао стање у погледу терминологије па је затим испољио равнодушност према специфичним политичким вредностима који у основи дају карактер праву на екстрадицију. Деполитизација, као феномен, могла би стога значити елиминацију те равнодушности. Он указује на могући излаз из тог стања у правцу деполитизације у вези са међународним вредностима, међу које спада и одржавање међународних комуникација. При томе проф. Димитријевић не оспорава да светско јавно мњење не изгледа потпуно уверено да обична отмица ваздухоплова, која није праћена отежавајућим елементима, представља тако озбиљан напад на међународне

---

<sup>546</sup> Materijali sa XI Međunarodnog kongresa za krivično pravo, Budimpešta 1974., KO,16.

<sup>547</sup> RIDP (International Review of Penal Law), I – Rapports, 1970.,13, преузето 22.1.2022. <http://www.maklu-online.eu/nl/tijdschrift/ridp/1970/1970-vol-41-3-4-xe-congres-internationalSP8MDCJKA5/>

<sup>548</sup> Poulantras, Anglo-American Law Rev. 1973., 28.

вредности да оправдава потпуно негирање „политичког“ карактера престапа. Деполитизација би лакше била прихваћена за деликте описане у Конвенцији из Монреала као и за озбиљне случајеве незаконите отмице летилице, где се опасност за путнике и посаду не огледа само у вези са променом одредишта лета већ у ситуацији где понашање преступника иде чак испод стандарда ратних закона (изнуђивање, узимање талаца, уцене и др.)<sup>549</sup>.

За сузбијање отмице ваздухоплова као вида терористичког акта од значаја је доследна примена формулације члана 8 Хашке конвенције у правцу да та Конвенција има приоритет у односу на уставне и одредбе уговора о азилу, у правцу да се забрани давање политичког азила отмичарима ваздухоплова.

### 7.9.6. Значај превентивних мера

Развој масовног коришћења ваздушног саобраћаја није само његова брзина и удобност већ и висок степен безбедности. Могућност да се деси авионска несрећа је исто толика као и кад у шетњи градом пролазнику падне саксија на главу. Међутим, учесталост отмица авиона руши мир о њему као најбезбеднијем саобраћају и уноси психозу страха међу потенцијалне путнике.

Са појавом отмица авиона појавила су се превентивна средства заштите. Њихова примена захтева велика материјална улагања што поскупљује ваздушни саобраћај<sup>550</sup>. Истина, средства која се улажу у обезбеђење ваздушног саобраћаја су знатно већа од штете која настаје отмицама, али не и од штете која би настала да нису улагања у мере заштите.

---

<sup>549</sup> V. Dimitrijević, *XI Međunarodni kongres za krivično delo*, Dodatak YU, Budimpešta, 1974. 3 f,

<sup>550</sup> E. Du Pontavice, „*La piraterie aerielle notion et effets*“, *Revue général de l'air et de l'espace*, 1982., 32.; Према подацима авионских компанија Сједињених држава само у 1981. години оне су дале око 500 милиона долара за безбедност ваздушног саобраћаја (за нову опрему за одржавање постоје и трошкови персонала који ради на пословима безбедности)

Но, трошкови превентиве не односе се само на безбедност материјалних добара, већ пре свега на безбедност људских живота, а то се не сме мерити новцем.

Мере превентивне заштите можемо поделити у две групе у оне које се предузимају на земљи и оне које се предузимају у ваздуху (авиону).

-Од мера заштите на земљи најзначајније средство је електронски апарат, који помоћу „х“ зрака открива металне и пластичне предмете. То су апарати у облику врата кроз која прође сваки путник и тако региструје сваки метални предмет који носи. Постоје и магнетометри који се користе за откривање оружја<sup>551</sup>. Поред њих користи се и апарат (балтограф) који снима предмете од метала чија се слика појављује на екрану. Ручни пртљаг, такође се подвргава контроли ових апарата, а исто тако и остали пртљаг.

Мера заштите је и пропис да у авиону не уђе пртљаг док сваки путник свој пртљаг не понесе до улаза у авион. Тиме се искључује могућност диверзије подметањем бомбе у пртљаг који би путовао без власника. На аеродромима се примењује и лични претрес путника. Ова последња мера као и истицање великих огласа којима се упозоравају путници да је уношење оружја и експлозива у авион строго кажњиво кривично дело више има психолошки но стварни учинак, јер обесхрабрује лица да предузму забрањене радње.

Од мера заштите у ваздуху, треба поменути ону у самом авиону којом се обезбеђује летачка кабина, тако што се постављају блиндирана врата на улаз у пилотску кабину. Уводи се и унутрашња телевизија која омогућава заповеднику ваздухоплова да има увид шта се дешава у простору за путнике. У ова средства спада и употреба парализирајућих стрелица, омамљујућег плина и склопки за избацивање авиона.

Једна од мера у чију се моћ највише веровало јесте увођење полицијских агената у цивилу. Њих су најпре увеле авионске компаније Сједињених Држава, Израела, Етиопије. Међутим, убрзо се показало да и ова мера има своје слабости. Највећа њена слабост је што

---

<sup>551</sup> Немачки министар за транспорт Verner Dolinger саопштио је пред члановима Парламента 01.07.1985.године, да је само прошле , (1984.године,) на немачким аеродромима заплењено 800 примерака најразличитијег ваздушног оружја; „Политика“ од 17.07.1985.године,

носи одређену опасност и знатан ризик по безбедност путника па и ваздухоплова. Тако ради спречавања отмице етиопског авиона, коју су покушали да изврше 7 отмичара када је летео на линији Адис Абеба-Париз крајем 1972. године, агенти у цивилу су убили шесторицу отмичара, али су и 7 путника и две стјуардесе ранили, а сем тога опасност у авиону изазивана је и експлозијом једне гранате<sup>552</sup>. Са тих разлога ова мера није била широко прихваћена. Она није пружала ни пуну безбедност, јер у авионима где је коришћена од 16 отмица спречене су само пет.

Мера заштите увођења полицијских агената у ваздухоплове поново је била актуализирана након бројних отмица половином 1985. године. Та иницијатива је потекла од стране председника САД Роналда Регана након отмице америчког авиона „Boeing 737“ 18.06.1985. године. Међутим, овај предлог није дочекан са подршком. Разлози су слабости које су се испољиле у ранијој пракси. Њу није прихватила ни пилотска организација која је на састанку у Монреалу то образложила „да би њихова акција допринела непријатним окршајима у ваздуху у случају киднаповања“. Иницијативу за увођење специјалних агената у авионе Вашингтон упорно настоји да спроведе у ком правцу врши притисак на америчке компаније да прихвате у своје авионе наоружане чуваре. У томе су владином одбору за безбедност „government Security Board“ при Министарству саобраћаја расправљали представници великих компанија и специјалисти за анти-терористичку борбу. Са овом иницијативом појавила су се иста она питања која су се постављала код првог покушаја увођења ове мере. Треба ли на све стране раструбити о присуству небеских шерифа (sky marshalls), што може огорчити пилоте, у принципу непријатељски расположене према таквој врсти заштите о чему су се званично изјаснили. Каквим би оружјем били наоружани чувари, да ли би се у случају унакрсне ватре за време лета проузроковале најмање могуће штете. Међутим, мора се нагласити да је увођење „sky marshalla“ у авионе шездесетих година омогућило, ако не потпуно сузбијање, оно смањење знатног броја отмица. Израелска компанија „ElAl“, ирачки „Airways“ и совјетски „Aeroflot“ користиле су тај систем. Западно немачка компанија „Lufthanza“ прибегавала је томе за време првих година групе „Bader-Meinhof“. Присталице ове формуле вредноваће ефикасност једног противнапада изведеног у унутрашњости авиона. Подсетиће на многе пропале отмице на совјетским и ирачким

---

<sup>552</sup> Revue internationale de criminologie et de police technique, No 1/1973., 103.

линијама. Као најјачи доказ у прилог оваквом одбрамбеном начину послужиће и чињеница да нема покушаја отмице изузетно угрожених авиона израелске компаније „ElAl”. Међу присталицама супротног става налазе се сви они који процењују да би било опасно претварати авион који лети на 9000м висине у стрелиште. Метак у авионско прозорче, или пројектил јачег калибра у витални орган апарата, имао би драматичне последице а и путници би могли бити погођени у таквој акцији. Међу присталицама помирљиве солуције налазе се Француска и Западна Немачка као и пилоти и авионске компаније које најчешће подржавају декларацију „Air Francea“: „Наша компанија није увек убеђена у ефикасност присуства наоружаних људи у авиону ради интервенција у случају отмице авиона. Узајамна пуцњава током лета могла би пробијањем зидова авиона, довести до тешких последица по сигурност лета“.

Међународно удружење ваздушног саобраћаја (IATA) које обухвата 138 компанија на састанку 11.07.1985. године у Цириху<sup>553</sup>, поново се супротставило замисли о присуству наоружаних чувара у авионима. Оно даје предност појачаном надзору и заштити писте за слетање и заустављање. Оно се опредељује за појачану и брижљивију контролу и заштитне „филтере“ на великим аеродромима како би се обезбедило да ваздушно пиратство нигде не пронађе пукотине насупрот употреби експлозива у лету, IATA разрађује процедуру којом би се проверавало да сваки укрцани пртљаг припада једном путнику. А што се тиче авионског товара он би обавезно чекао 24 часа на укрцавање.

После више отмица авиона у јулу 1985. године (било их је 9), експлозије бомби на токијском и франкфуртском аеродрому, минирање индијског „Boeing 747“, који се срушио у Атлански океан, велики број међународних аеродрома је појачало дотадашње мере безбедности и увело је и нове<sup>554</sup>.

Индијска влада је, након пада „Boeing 747“ индијске ваздухопловне компаније „Air Indija“ као резултат терористичког акта, којом приликом је погинуло 303 путника и 22 члана посаде затражила од иностраних влада да појачају стање безбедности на аеродромима

---

<sup>553</sup> „Политика“ од 13.07.1985.

<sup>554</sup> Večernje novosti“ од 26.06.1985.; Pariski „Le Monde“, 27.06.1985.

широм света. Канада је одмах на то реаговала па је увела строже мере безбедности на својим аеродромима. И лондонски међународни аеродром „Nitrou“ удвостручио је контролу свега што је сумњиво. У СР Немачкој такође је наложена опсежна безбедносна контрола на аеродромима. На међународном аеродрому „Leonardo Da Vinči“ у Риму повећан је број припадника полиције на улазима и појачан безбедносни персонал. Сличне мере безбедности контроле предузете су у Хелсинкију у Атини као и на аеродромима у Француској. Стање повећане контроле уведено је и на великим аеродромима у Азији, у Пакистану, Сингапуру, Шри Ланки и на Филипинима. Амерички авио превозник „Pan Amerikan“ ангажовао је додатно особље које ће радити на провери пртљага, а британска авионска компанија „British Airways“ наложила је специјалну проверу пртљага на аеродромима широм света.

Министри саобраћаја десет земаља Европске заједнице 25.06.1985. године одржали су састанак у Луксембургу на коме је било питање безбедности ваздушног саобраћаја, па су закључили да је нужно предузети појачане мере ради супротстављања свим криминалним акцијама усмереним против безбедности ваздухоплова. Одмах затим 25.07.1985. године у Бону је одржан дводневни састанак стручњака из седам индустријски најразвијенијих земаља (СР Немачка, Француска, Велика Британија, Италија, Јапан, Канада и САД) који се боре против тероризма и пиратства у ваздушном саобраћају. На њему нису усвојили нове мере, сем препоруке „да се уложи више труда како би се појачала безбедност аеродрома и авиона“. На овом скупу одбачен је предлог америчке администрације о бојкоту Бејрутског аеродрома<sup>555</sup>.

И Међународна асоцијација ваздушног саобраћаја по истом питању одржала је састанак у Монтреалу 03.07.1985. године и усвојила препоруке за предузимање појачаних мера заштите од ваздушног тероризма и ове упутила свим владама, авио превозницима и аеродромима у свету<sup>556</sup>

На састанку удружења пилота 24.06.1985. године истакнуто је да је најважнији људски фактор за безбедност ваздушног саобраћаја. Тако да и код исте опремљености није

---

<sup>555</sup> „Политика“ од 26.07.1985.

<sup>556</sup> „Политика“ од 05.07.1985.



једнака сигурност неких аеродрома а то зависи од тога ко надгледа целу операцију безбедности<sup>557</sup>. Удружење пилота је као професионално најугроженија група због оклевања међувладиних организација покушавало у неколико наврата да интервенише без сагласности владе. Тако је Међународна федерација удружења линијских летача<sup>558</sup> бојкотовала земље које су ишле на руку отмичарима авиона и проглашавала светске штрајкове као опомене владама које су и по њиховом мишљењу и сувише споро решавале питање тероризма у ваздуху.

Сједињене Америчке Државе, не само у циљу безбедности, већ и као одмазду, предузеле су мере како би се изоловао а у крајњој линији и затворио аеродром у Бејруту. У саопштењу Steit Departmenta каже се да су САД „предузеле легалне акције и дипломатске кораке да се изолује међународни аеродром у Бејруту“, управо да ће САД затражити и од других земаља да се придруже том потезу. По речима секретара за иностране послове Шульца, влада се одлучила на изолацију аеродрома у Бејруту зато што је „често служио као полазна тачка или као уточиште за отмичаре авиона“, јер свака седма отмица авиона везана је за Бејрутски аеродром<sup>559</sup>.

Ови поступци и претње исто је јасно да се неће моћи реализовати у хетерогеном међународном свету ипак дају одређене резултате. Тако је августа месеца почео да се гради високи камени зид око међународног аеродрома у Бејруту да би се спречило убацивање наоружаних терориста и припадника разних милиција. Уједно је припремљен „план безбедности“. Тако ће се све просторије у великој згради „покрити“ телевизијским камерама па ће путници и пролазници бити непрекидно изложени будним очима стручњака. Детектори за откривање свих врста оружја монтираће се на улазима и пролазима, а аутоматска врата онемогућиће сваком нападачу да побегне након атентата. Специјалне препреке брзо ће се стављати на писте да би се онемогућило узлетање киднапованог авиона а органи безбедности појединачно ће претресати детаљно сваког путника.

---

<sup>557</sup> „Политика“ од 25.07.1985.

<sup>558</sup> IFALP – Internacional Federacion of Air Line Pilots Associations

<sup>559</sup> Saopštenje Steit Departmenta od 01.07.1985.

Истим поводом Вашингтон је оштро реаговао и на безбедност атинског аеродрома „Elenikon“. Оптужио је Грчку да не спроводи мере безбедности на аеродромима и тако помаже међународни тероризам. Председник САД Реган је дао савет својим грађанима да избегавају атински аеродром ради личне сигурности. Избегавање атинског аеродрома за Грчку свакако представља озбиљан економски ударац, пре свега због отказивања посете неколико стотина хиљада америчких туриста, па је Атина на то врло брзо реаговала. Предузела је опсежне мере безбедности, дошло је до дипломатског дијалога а истовремено директор авио компаније „Olimpik“ отпутовао је у Сједињене Државе да би ублажио ефекте владиног савета америчким грађанима. На молбу атинске владе 4 члана америчке федералне авио-администрације боравила су у Атини где су испитивали безбедност и мере које се спровode на атинском аеродрому „Eleonik“. Након извештаја ове групе Сједињене Државе су повукле савет својим грађанима да избегавају атински аеродром. Очигледно, сами наговештаји да се бојкотује одређени аеродром, односно избегава његово коришћење имају ефекте у правцу појачавања мера безбедности.

Значајна мера у борби против незаконитих аката против безбедности ваздушног саобраћаја прописана је у међународном договору<sup>560</sup>, који је потписан од страна седам западно европских земаља које поседује 70% комерцијалних авиона који лете на међународним линијама. У договору од априла 1982. године стоји одлука седморице да прекину све везе са земљама које дају уточиште отмичарима и прећутно одобравају отмице, као и да им ускрате снабдевање резервним деловима. С обзиром да су „грешници“ углавном мале земље које за међународне везе и резервне делове зависе од оних великих, такве мере свакако могу да их погоде и погађају их.

## **8. Историјат интернационализације унутрашњег права у области отмице ваздухоплова**

---

<sup>560</sup> E. Du Pontavice, *La piraterie aeriennne notion et effets*, Revue générale de l'air et de l'espace (R.G.A), 1982., 279.

## 8.1. Методи интернационализације

Закони којима се удовољавају захтеви конвенција представљају највиши степен специјализованости. Под изразом „Закони-конвенције“ подразумевамо диспозиције које, више или мање, одговарају прописивање извесних инкриминација у свакој од земаља саговорница. Хашка конвенције се тако може назвати, јер у њој наилазимо на такве захтеве. Она у члану 2. апстрактно третира кривична дела, док се члан 4. односи на инкриминацију у конкретном смислу. Пример примене Хашке конвенције у Совјетском Савезу, можемо да видимо у Декрету из 1973. године којим је регулисана надлежност совјетских судова.<sup>561</sup> У том смислу је Jacob Sunberg<sup>562</sup> поставио питање: да ли може по совјетском праву да се прогони отмица ваздухоплова која се догодила у односу на неку летилицу Аерофлота на путу између Осла и Стокхолма који је починио неко ко није совјетски грађанин; или да се прогони у Совјетском Савезу, под претпоставком да се тамо склонио отмицар из Колумбије Fuentes, који је на издржавању казне изречене од шведског суда за отмицу колумбијског авиона у Колумбији. Треба објаснити да је Fuentes захваљујући тој отмици отишао у Кубу. Куба му је ускратила улаз и он је стављен у авион за Праг. У Прагу му је нестало новца па је отишао у Шведску где је покренут кривични поступак против њега због отмице авиона. И у првом и у другом случају совјетска јурисдикција могла се заснивати само на одредбама Хашке конвенције, а не и на одредбама Декрета из 1973. године.

На бази Хашке конвенције која представља „Закон-конвенцију“ извршена су усклађивања у кривичним законодавствима више земаља. На основу њених одредаба извршена је и ревизија Кривичног законика СФРЈ 1973. године уношењем нових кривичних

---

<sup>561</sup> The Air Code of the Union of Soviet Socialist Republics, Law in Eastern Europe, 66 ff, 1967., 14; Види: M. Ancel, *La reforme penale societique-Code penal-Code de procedure penale i Zoi d'organization judiciaire de la RSFSR*, Paris 1962; Група аутора, Советско је уголовноје право-особенаја часст, Москва, 1971.

<sup>562</sup> J. W. F. Sunberg, *Otmica aviona*, br. 1, Beograd, 1975., 60.

дела (члан 272-а и 272-б)<sup>563</sup>, затим ревизија Међународног кривичног законика из 1971. године, Врховни совјет СССР - Президијум је донео 03.01.1973. године одлуку таквог садржаја; извршена је, исто тако, ревизија Федералног кривичног закона Сједињених Америчких Држава Законом бр. 45/1973. У Грчкој је редигован сличан закон још 1970. године, на основу Резолуције Савета ИСАО од 24.04.1969. године. Тако су поступиле и Чехословачка, Бугарска и Италија. Интересантно је запазити да ови допунски прописи у националним законодавствима често проширују инкриминацију која превазилази захтеве Хашке Конвенције, јер за постојање деликта по Хашкој конвенцији од битног је значаја околност, да се „учинилац или његов саучесник налазе у летици у лету“, мада су на Хашкој конвенцији била изражена мишљења да тако предвиђена рестрикција није целисходна, по прописима неких националних законодавстава извршилац може бити и ван летице.

Неке земље установљавају посебна кривична дела терористичког карактера која се могу односити и на кривична дела отмице ваздухоплова. Тако су Грчка и Израел у феномену политичког тероризма инкриминисале оне појаве које угрожавају јавну безбедност. Грчка је то учинила декретом бр. 542 од 12. и 17.05.1970. године. Израел је пак задржао на снази британска „Правила одбране“ из 1945. године о ванредном стању, која забрањују између осталог манипулисање ватреним оружјем или експлозивом на местима где би могле да буду друге особе. Правила дефинишу као „терористу“ сваку особу која припада некој групи чији су чланови повредили наредбе везане за ванредно стање.

## **8.2. Усклађеност југословенског позитивног права са међународним обавезама у области отмице ваздухоплова у периоду Хладног рата**

Међународне конвенције из области ваздушног саобраћаја Токијска, Хашка и Монтреалска прописују обавезе за државе потписнице да у својим законодавствима изврше

---

<sup>563</sup> „Службени лист СФРЈ“ бр. 6 из 1973.

одређене измене и допуне. Те обавезе се односе и на Југославију као потписницу све три конвенције у периоду Хладног рата.

Пре него је ратификована Токијска конвенција о кривичним делима и другим актима извршеним у ваздуху (23.10.1970. године) дошло је до измене у југословенском кривичном законодавству<sup>564</sup> које су одговарале захтевима ове Конвенције. То су, управо измене у односу на репресивну власт државе регистрације авиона, односно на „надлежност“ како се то каже у члану 3. Токијске конвенције. У члану 91. става 3. КЗ СФРЈ<sup>565</sup> одређује се важност југословенског кривичног законодавства по територијалном принципу, тако што се оно примењује на сваког ко учини кривично дело на територији Југославије под којом се подразумевају сувоземна територија, обално море и водене површине унутар њених граница, као и ваздушни простор над њима, али и на сваког ко учини кривично дело и на домаћем броду без обзира где се брод налазио у време извршења кривичног дела, у домаћем цивилном ваздухоплову док је у лету или у домаћем војном ваздухоплову без обзира где се ваздухоплов налазио у време извршења кривичног дела. Ово решење је одговарало захтевима Токијске конвенције, која сем тога предвиђа надлежност земље регистрације авиона и онда кад се он налази у пределу који није саставни део неке државе, нпр. Антарктик. То што се домаћи пропис није оптеретио и том формулацијом нема битног значаја, јер минимална је вероватноћа ове претпоставке, али и за случај такве ситуације може се непосредно применити Токијска конвенција.

Извршене су одговарајуће измене и у Закону о ваздушном саобраћају<sup>566</sup>. Оне се односе на овлашћења капетана брода у односу на извршиоце кривичног дела у ваздухоплову и других незаконитих радњи које могу угрозити безбедност ваздухоплова или лица и добара у њему или ремете устаљени ред и дисциплину. Те измене су биле разрађене

---

<sup>564</sup> Закон о измени Кривичног законика од 26.04.1969.године,

<sup>565</sup> Ова измена Кривичног законика Југославије је била нужна, без обзира на обавезу из Токијске конвенције, јер, репресивна власт Југославије према Кривичном законнику из 1951.године, била је постављена преуско по принципу регистрације ваздухоплова, тако што се протезала на домаће путничке ваздухоплове само док су у лету над отвореним морем или су се налазили на отвореном мору. Ван тога репресивна власт наше државе могла се је заснивати на неком другом (територијалном) принципу.

<sup>566</sup> Закон о ваздушном саобраћају донет је 08.06.1973.године, Службени лист СФРЈ, бр.33/73.

су у одредбама чланова 109 и 113 Закона о ваздушном саобраћају из 1965. године, односно чланова 98, 99 и 100 Закона о ваздушном саобраћају из 1973. године.

Након седам месеци од ратификације Хашке и Монреалске конвенције које обавезују државе потписнице да у својим законима предвиде одговарајућа кривична дела и строге казне, Југославија је Новелом кривичног законика од 1973. године<sup>567</sup> прописала два нова кривична дела којима је удовољила постављеним захтевима како у погледу инкриминације дела тако и у погледу казне.

Кривично дело отмице ваздухоплова из чл. 272. став 1. Кривичног законика СФРЈ, односно члан 240 став 2 КЗ СФРЈ остваривало се преузимањем контроле над ваздухопловом који је у лету, употребом силе или озбиљном претњом да ће се употребити сила. Ова инкриминација отмице ваздухоплова у основи је одговарала дефиницији кривичног дела коју даје Хашка конвенција. Њоме су предвиђене као алтернативне радње извршења дела запленивање ваздухоплова или вршење контроле над њим а у опису кривичног дела по Југословенском Кривичном закону предвиђена је само једна радња извршења која се састоји у преузимању контроле над ваздухопловом. Пошто је запленивање ваздухоплова садржано у преузимању контроле над њим то опис инкриминације у тадашњем кривичном закону у целости покрива дефини

цију отмице ваздухоплова према Хашкој конвенцији.

У опису кривичног дела ушао је појам „у лету“, али тај појам није законом ближе одређен, па се он имао узети према дефиницији коју даје Хашка конвенција, јер њене одредбе имају снагу закона. Тако према члану 3. ове Конвенције ваздухоплов се налази у лету од момента кад су после укрцавања путника и робе сва спољна врата на њему затворена па до момента кад нека од ових врата буду отворена ради искрцавања<sup>568</sup>, па преузете радње у смислу члана 240 става 1 КЗ СФРЈ нису се могле квалификовати по тој законској одредби, већ ће могло стајати неко друго кривично дело. Дакле, дело се могло извршити само у време кад су посада авиона и путници на изврстан начин одвојени од спољњег света, кад је

---

<sup>567</sup> *Zakon o izmenama i dopunama krivičnog zakonika, Službeni list SFRJ* br. 6/73.

<sup>568</sup> Љ. Лазаревић, Коментар Кривичног законика Републике Србије, Савремена Администрација, 2006., 737

немогуће пружање помоћи посади ваздухоплова и путницима који се у њему налазе. Идентично је законско решење и пракса и у позитивном праву Републике Србије, дело Отмица ваздухоплова, брода и другог превозног средства из чл. 293 Кривичног законика, може се извршити када је ваздухоплов у лету односно када је друго средство превоза стављено у погон, са тим што се за ваздухоплов сматра да је у лету од тренутка када су сва врата затворена<sup>569</sup>.

Преузимање контроле над ваздухопловом врши се принудно тј. употребом силе или озбиљне претње да ће се употребити сила. Сила или претња могу се употребити према посади ваздухоплова, али и према путницима или другим лицима која се налазе у авиону или према самом ваздухоплову. Сила представља употребу физичке силе али и примену хипнозе и омамљујућих средстава<sup>570</sup>.

Квалификовани облик овог кривичног дела постоји кад је дело извршено у особито тешком случају: 1) ако је наступила смрт једног или више лица, или је проузроковано уништење ваздухоплова или су наступиле друге последице 2) ако је при извршењу дела неко лице са умишљајем лишено живота.

Поставља се и питање стицаја. Ово кривично дело конзумира кривично дело принуде, затим кривично дело противправног лишења слободе, јер су оба у његовом опису садржана. Зато између ових дела неће стајати прави, већ привидни стицај. Међутим, ако је при отмици ваздухоплова извршено неко друго кривично дело које није обухваћено описом овог дела може постојати стицај кривичних дела.<sup>571</sup> Стога, ако отмицар при извршењу отмице ваздухоплова неком нанесе тешку телесну повреду или неког лиши живота, онда између кривичног дела Отмице ваздухоплова чл. 240 КЗ СФРЈ (Кривичног законика Републике Србије из чл. 293 ст. 2) и тешке телесне повреде (члан 53 КЗС, члан 121 КЗ) или убиства (члан 47 ст.1 КЗС, члан 113 КЗ) има стајати привидни стицај, обзиром да су

---

<sup>569</sup> Ibid.

<sup>570</sup> Кривични закон СФРЈ у члану 113 ст. 10 даје дефиницију појма сила тако што узима „да се као сила има сматрати и примена хипнозе или омамљујућих средстава, с циљем да се неко против своје воље доведе у несвесно стање или онеспособи за отпор“, на идентичан начин дефинисана је сила и у актуелном Кривичном закоником Србије у чл. 112 ст. 12.

<sup>571</sup> Љ. Лазаревић, Коментар Кривичног законика Републике Србије, 2006., *op.cit.* 738.

наведене последице дела предвиђене у опису кривичног дела као квалификаторне околности за тежи облик кривичног дела отмице ваздухоплова. Тако неће постојати стицај кривичног дела тешке телесне повреде или убиства са кривичним делом отмице ваздухоплова већ ће се радити о квалификованим тежим облицима овог дела. Међутим, чак иако би постојао стицај кривичног дела убиства, за које је Кривичним законом СФРЈ прописана смртна казна, као и за кривично дело 240 ст. 3. за које је такође била запрећена смртна казна, учиниоцу се за та дела у сваком случају могла изрећи само најстрожа казна без обзира што се не би одмеравале казне у стицају.

Наше позитивно кривично законодавство као и кривично законодавство Југославије по питању утврђивања надлежности државе у односу на отмицу ваздухоплова у складу је са обавезама које произилазе из Хашке конвенције. Тако по принципу регистрације ваздухоплова (члан 104 став 3 КЗ СФРЈ односно чл. 6 став 3 Кривичног законика Србије од 01.01.2006. године) кривично дело отмице ваздухоплова а са њим и друга кривична дела извршена у нашем ваздухоплову у лету долазе под нашу репресивну власт. Применом, пак, територијалног принципа (члан 104 став 1 КЗ СФРЈ односно 6 став 1 Кривичног законика Србије од 01.01.2006. године) под нашу репресивну власт долази отмичар (евентуално његови саизвршиоци) страног ваздухоплова који слети на нашу територију, јер се ради о трајном кривичном делу које је остварено и у нашем ваздушном простору. За случај да је отмичар савладан у страном ваздухоплову пре него што је овај ушао у наш ваздушни простор, репресивна власт наше државе заснива се на одредбама чл. 105, 106 и 107 КЗ СФРЈ односно на одредбама члана 7. 8 и 9 Кривичног законика Србије од 01.01.2006. године, као и на одредби чл. 4 ст. 1 слово б) Хашке конвенције, чије одредбе имају законску снагу а може се заснивати и на ставу 1 сл. ц). Цитирана одредба Хашке конвенције може се применити и на случај изнајмљивања страног ваздухоплова без посаде од стране неке наше организације или појединца. Исто тако, универзални принцип који је уведен у Југословенско законодавство чланом 108 КЗ СФРЈ на бази одредбе члана 4 става 2 Хашке конвенције вреди код нас за сва тежа кривична дела, чиме је обухваћена и отмица ваздухоплова с обзиром на запрећену казну, које законско решење је прихваћено и у нашем позитивном праву у члану 10 Кривичног законика<sup>572</sup>.

---

<sup>572</sup> Кривични законик Републике Србије од 01.01.2006. године.



Кривично дело угрожавања безбедности лета ваздухоплова из члана 241 КЗ СФРЈ односно из члана 272-б Кривичног законика<sup>573</sup>, као и позитивни пропис Угрожавање безбедности ваздушног саобраћаја насиљем члан 292. Кривичног законика Србије од 01.01.2006. године, резултат су ратификације Монреалске конвенције. Треба нагласити да кривично дело угрожавања безбедности лета ваздухоплова из члана 241 КЗ СФРЈ, није обухватало само кажњиве радње предвиђене Монреалском конвенцијом, већ и низ других радњи којима се доводи у опасност безбедност лета ваздухоплова. Сем тога још тада било је кажњиво и нехатно довођење у опасност безбедности лета.

Ово кривично дело могло се извршити на више начина: 1) постављањем или уношењем у ваздухоплов експлозива или друге сличне направе или супстанце, 2) уништењем или оштећењем уређаја за навигацију или наношењем друге штете на ваздухоплову, 3) давањем лажних обавештења у вези са летом ваздухоплова, 4) непрописним или неправилним управљањем лета ваздухоплова, 5) пропуштањем дужности или надзора у вези са безбедношћу ваздушног саобраћаја или 6) на други начин довођењем у опасност безбедност лета ваздухоплова (члан 241 КЗ СФРЈ односно члан 291 КЗ)<sup>574</sup>.

Предвиђена су и неколико тежих облика овог кривичног дела. Тако, кад услед угрожавања безбедности лета ваздухоплова наступи смрт једног или више лица или је проузроковано уништење ваздухоплова, став 2. истог члана, када се тежа последица има приписати нехату учиниоца. У ставу 3. предвиђен је најтежи облик овог кривичног дела, оно се остварује кад је при извршењу дела из става 1. неко лице са умишљајем лишено живота. Његово биће се састоји из два дела 1) угрожавања безбедности лета ваздухоплова и 2) убиства. Ова дела морала су бити извршена са умишљајем а битно је да се лишење живота врши у вези са угрожавањем безбедности лета ваздухоплова. За ово дело била је

---

<sup>573</sup> Ово кривично дело је прописано Законом о изменама и допунама кривичног законика од 1975.године., У тексту члана 241 Кривичног закона СФРЈ извршене су одређене измене и допуне. Између осталог измењени су тежи облици овог дела. У предходном закону они су постојали само ако је угрожавања безбедности лета ваздухоплова учињено у намери да се уништи ваздухоплов или да се изазове смрт једног или више лица, односно ако је при извршењу дела проузрокована смрт једног или више лица.

<sup>574</sup> Члан 241. КЗ СФРЈ, *Сл. Лист СФРЈ*, бр. 44/76; Члан 291. КЗ, *Сл. гласник РС*", бр. 85/2005, 88/2005 - *ispr.*, 107/2005 - *ispr.*, 72/2009, 111/2009, 121/2012, 104/2013, 108/2014, 94/2016 и 35/2019.

прописана казна затвора најмање 10 година или смртна казна која је изменом Кривичног законика од 2001. године<sup>575</sup> ублажена на казну затвора од 20 година.

Одредбе чл. 22 до 26 КЗ СФРЈ, којима се регулисала одговорност саучесника шире су обухватале одговорност саучесника, но како то регулише Хашка конвенција. Наиме, по одредбама КЗ СФРЈ саучесник који није био у ваздухоплову за време отмице одговарао би за своје радње за разлику од Хашке конвенције која обухвата само саучеснике у ваздухоплову.

### **8.3. Историја развоја идеје и покушаји стварања међународног кривичног суда**

#### **8.3.1. Оснивање међународног кривичног суда**

Идеја о стварању међународног кривичног суда, ради кажњавања учинилаца појединих злочина чије последице нису наступиле само у оквиру једне државе већ су погодиле више држава и шире међународне интересе, настала је и развијала се са развојем друштвено економских и политичких односа међу државама, а први покушај њене реализације дошао је 1907. године. Те године у Хагу донета је Конвенција о међународном суду за ратни плен на мору. Ова Конвенција није потврђена, али има свој значај, јер је ту по први пут извршен покушај међународне правосудне интервенције по деликтима који имају шире међународне оквире, деликте у области поморског права. Међутим, још тада су се појавили проблеми, који су и данас присутни у реализацији идеје оснивања међународног кривичног суда, јер су се поједине државе супротставиле делимичном ограничавању

---

<sup>575</sup> Закон о изменама и допунама Кривичног закона СРЈ, 2001., Службени лист СРЈ, бр.61/01.

суверенитета, а био је присутан и проблем обавезности приступања арбитражи. Она предвиђа да странке пред судом могу бити како државе тако и појединци<sup>576</sup>. Тиме се чини основ за остварење идеје о стварању међународног кривичног суда пред којим би одговарало физичко лице. Оно што је овај суд одлучивао по својој природи је кршење правила међународног права која су касније санкционисана као међународни злочин чл. 6 ст. 2 тач. 6 Статута Међународног војног суда у Нирнбергу, забрана и пљачкање јавне и приватне имовине.

Након Првог светског рата савезничке државе које су извојевале победу поставиле су питање одговорности кривца за до тада најмасовнији оружани сукоб. Версајски уговор поред казни у виду репарација предвиђа и кривичну одговорност за физичка лица. Њиме је била прописана организација суда и поступак. Предвиђена је била екстрадиција, која је обавезивала и оне државе које нису потписнице мировних уговора, да лице оптужено за ратни злочин које се нађе на њиховој територији изруче савезницима, а ако је примило ново држављанство неке земље она је била дужна да омогући вођење кривичног поступка против овог лица на захтев заинтересоване земље с тим што је то требало бити предмет билатералног споразума. Међутим, није дошло до реализације ове одредбе у односу на немачког цара Вилјема II. Њега Холандска влада није испоручила савезницима са образложењем да кривична дела за која се тражи издавање нису предвиђена уговорима које је Холандија закључила.<sup>577</sup> Тај став Холандије није прихватљив, јер Вилјем II је оптужен за повреду правила међународног права и начела човечности према Версајском уговору из кога произилазе и одређене обавезе за Холандију као чланицу међународне заједнице.

Комисија за одговорност изазивача рата и за њихово кажњавање ограничила је надлежност међународног кривичног суда на две врсте злочина: 1) акте започињања и светског рата и повреде ратних закона и обичаја и 2) повреде закона човечности. Она је утврдила основ бића међународног кривичног дела као и услове у погледу места извршења кривичног дела. Међутим, у тексту уговора дошло је до уопштавања и свођења на

---

<sup>576</sup> V. Vasiljević, *Međunarodni krivični sud*, Beograd, 1968., 14; Види: V. Vasiljević, *O krivično pravnoj zaštiti od terorizma*, Jugoslovenska revija za međunarodno pravo XXVII, 1980.

<sup>577</sup> A. Eser, U. Sieber, J. Arnold, *Strafrecht in Reaktion auf Systemunrecht*, Schriftenreihe des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Strafrecht, Freiburg im Breisgau, Germany, 2000., 343.

прокламацију да ће суд у свом раду да се придржава „највиших принципа политике између народа“ и да поштује свечане обавезе и међународни морал<sup>578</sup>.

Одредбе Версајског уговора нагињу националном судству с тим да се за истовремене повреде више држава формира *ad hoc* међународни суд. Уговор ставља обавезу Немачкој да установама за кривично гоњење преда своје држављане, који су починили злочине. Тако је пред Врховни суд у Лајпцигу изведено 12 злочинаца од којих је 6 ослобођено а других 6 осуђено на краће временске казне које су се кретале око 6 месеци затвора, док је само једна казна била дужа од 10 година<sup>579</sup>. Ипак ова суђења имају свој значај, јер је то први пример у историји међународне заједнице да се спроведе кривични поступак и изрекне осуда за кривична дела међународног злочина те изврше изречене казне затвора.

У оквиру Друштва Народа наставља се рад на стварању међународног кривичног суда. Тако се Генералним актом Друштва Народа о мирном решавању спорова од 26.09.1928. године изричито прописује обавеза одрицања примене силе у решавању спорова међу државама што представља кључни моменат у развоју међународног кривичног права и међународног кривичног правосуђа, што је касније послужило као основ за Нирнбершки процес.

У Међународном удружењу за међународно право и Међународном удружењу за кривично право посебно је била присутна активност на конституисању међународног кривичног суда. На XXIII конференцији у Академији за међународно право и Интерпланетарној унији 1925. године појавиле су се две нове идеје, једна која је тежила образовању посебног кривичног одељења у оквиру Сталног суда међународне правде у Хагу и друга која је ишла за оснивање међународног кривичног суда као самосталне установе .

---

<sup>578</sup> S.Glaser, *Introduction a l'étude du oit international pénal*, Bruxelles-Paris, 1954., 24; S.Glaser, *La Paix de Versailles*” tome 5, 477.

<sup>579</sup> J. Deschemaker, *Le Tribunal militaire international des grandes crimineles de guerre*, Paris, 1947., 8; S.Wakaki, *Terror- Tribunal, Die Nürnberger Rechtssprechung der Siegermächte 1945/46*, München, 1996., 13.

Нацистички режими у Немачкој и Италији уочи Другог светског рата често су прибегавали политичким убиствима и то не само у њиховим већ и у другим земљама а би отклонили препреке за продор и реализацију њихових идеја. Жртве тога су били краљ Александар, Луј Барту, румунски министар Дука, и др. Поред атентата подстицали су и ширили међународни тероризам против кога се у националним оквирима није могло успешно борити. То је поспешило да се у оквиру Друштва Народа донесу две конвенције о међународном отклањању и сузбијању тероризма и стварању међународног кривичног суда 16.11.1937. године<sup>580</sup>. Првом су регулисана питања материјалног карактера а другом конвенцијом процесно правна питања.

Одредбе које се односе на стварање међународног кривичног суда и његово функционисање ослањају се на достигнутом степену националног и међународног кривичног права. И овде се поставило питање делимичног ограничења суверенитета државе и обезбеђивања обавезног покорвања међународном суду. Државама се оставља избор пред којим ће судом подићи оптужни акт тј. пред националним или пред међународним кривичним судом. У конвенцијама се физичко лице третира као субјект извршења кривичног дела која улазе у надлежност међународног кривичног суда. Поред ових регулишу се и питања избора судија, састав суда и организација. Регулишу се и питања која се односе на положај оптуженог у поступку, обавезна стручна помоћ, начин покретања и вођења поступка, примене мере претходног затвора и обезбеђење извршења пресуде.

Конвенција о међународном отклањању и сузбијању тероризма и стварању међународног кривичног суда није ступила на снагу, али је она имала снажан утицај на развој идеје стварања међународног кривичног суда, па су њена решења нашла места у Статуту Међународног војног суда у Нирнбергу<sup>581</sup>.

Савезничке државе које су се бориле против земаља изазивача Другог светског рата још у току рата су предузеле мере за кажњавање ратних злочинаца. На конференцији у Москви 19-30.10.1943. године донета је Декларација којом се утврђују основни принципи

---

<sup>580</sup>Мémорандум ду Секрétáире гэнэрáUN, *Historique du problème de la juridiction criminelle internationale*, New York 1949., 18 i 94-96., доступно на <https://www.legal-tools.org/doc/65a732/pdf/>, прегледано 22.12.2022.

<sup>581</sup>„*Historique du problème de la juridiction criminelle internationale*“, New York, 1949., 94-104.

кривичног гоњења ратних злочинаца. Ови принципи потврђени су Потстдамском декларацијом 02.08.1945. године. Исте године 08. августа Лондонским споразумом између четири велике силе потврђено је формирање међународног војног суда па је на бази ових аката сачињен Статут Међународног војног суда<sup>582</sup>.

Такође, након капитулације Јапана, формиран је међународни војни трибунал за Далеки исток 19. јануара 1946. године, одлуком америчког генерала Дагласа МекАртура. Правила која је примењивао Међународни војни трибунал у Токију<sup>583</sup> веома суслична онима која су се примењивала у Нирнбергу<sup>584</sup>. Кривично процесно и материјално право примењено у Нирнбергском процесу је Резолуцијом од 11. децембра 1946. године на седници Генералне скупштине ОУН проглашено делом Општег међународног кривичног права<sup>585</sup>. Принципи усвојени на суђењима у Нирнбергу и Токију тако постају темељ међународног кривичног права.<sup>586</sup>

Суд у Нирнбергу сачињавали су четири судије и четири заменика, које је свака држава потписница Лондонског споразума дала. Судом је председавао председник, који се бира међу члановима суда с тим што је важио принцип смењивања у једнаким временским размацима. Одлука је пуноважна ако за њу гласају три судије. Поступак пред овим судом имао је више фаза: истрагу, подизање оптужнице, главни претрес, правне лекове и извршење пресуде<sup>587</sup>. Истрага је поверена комисији тужилаца земаља потписница Споразума, која подиже и оптужницу одобрену од свих тужилаца појединачно. Главним претресом председава веће свих судија а извођење доказа није било ограничено формалним прописима, како би се остварила експедитивност рада<sup>588</sup>.

---

<sup>582</sup> *Нирнбершки процес* - Сберики материјалов, II, Москва, 1966., 10-35

<sup>583</sup> Н. Ahlbrecht, *Geschichte der völkerrechtlichen Strafgerichtsbarkeit im 20. Jahrhundert*, „Nomos Verlagsgesellschaft“, Baden-Baden 1999., 53–54.

<sup>584</sup> D. Jovašević, *Međunarodno krivično pravosuđe – između prava, pravde i pomirenja*, *Međunarodni problemi - časopis Instituta za međunarodnu politiku i privredu*, Beograd, broj 4, 2011., 541-542.

<sup>585</sup> Ibid.

<sup>586</sup> М. Škulić, *Međunarodni krivični sud*, Centar za publikacije Pravnog fakulteta u Beogradu, Beograd, 2005., 48.

<sup>587</sup> Милан Шкулић, *Међународни кривични суд надлежност и поступак*, Правни факултет Универзитета у Београду и Досије, Београд 2005, 219.

<sup>588</sup> *Нирнбершки процес*, *Op.cit.*, 263-249.

Принципи садржани у Статуту Међународног војног суда и Нирнбергшкој пресуди као принципи позитивног међународног кривичног права потврђени су Резолуцијом Генералне скупштине УН од 11.12.1946. године. Тада је Генерална скупштина УН поверила Комисији за кодификацију и постепеном развоју међународног права (касније Комисија за међународно право) да припреми кодекс злочина против мира и безбедности човечанства као и да формулише принципе међународног кривичног права и међународне кривичне одговорности за све злочине. Комисија је формулисала тзв. Нирнбергшке принципе које је Генерална скупштина УН прихватила, али рад на изради кодекса злочина и формирања једног сталног међународног суда још није окончан.<sup>589</sup>

Интересантан је пројекат који је израдио проф. V. V. Pella који је усвојен на Конгресу Међународног удружења за кривично право 1928. године. Он представља стварање одељења при Сталном суду међународне правде. Овај пројект је Pella допунио 1946.године. Пројект је углавном следио курс досадашњих искустава повреде међународног правног поретка<sup>590</sup>.

Женевски комитет је 1951. године у свом Нацрту усвојио пројект проф. Vespasiana Pella, да злочини о којима ће судити Међународни суд треба да буду прописани у посебној конвенцији или у специјалним споразумима закљученим између заинтересованих држава међународне заједнице.<sup>591</sup> Међутим, проблем се јавља што државе теже да и ова дела пропишу у својим националним законодавствима. Ове несугласице би се избегле на тај начин што би се потврдила оправданост постојања међународног кривичног суда и обезбедила потребна ефикасност рада што би имало значајно превентивно деловање, а за то није неопходно да постоји кодекс међународних кривичних дела и прописане санкције<sup>592</sup>.

На конгресу за Међународно кривично право у Паризу 1967. године поставило се питање међународног кривичног суда. Изнето је мишљење да се та идеја не може остварити

---

<sup>589</sup> G. Rauschenbach, *Der Nürnberger Prozeß gegen die Organisation*, Bonn, Ludwig Röhrscheid Verlag, 1954., 13-17.

<sup>590</sup> *Historique du problème de la juridiction criminelle internationale*, New York, 1949., 86-89.

<sup>591</sup> V. Pella, *Consideration Sur Une Code De Crimes Contre La Paix Et La Securite De L'Humanite*, Revue De Droit International, April-June 1950., 123-130.

<sup>592</sup> D. Janković, *Osnivanje međunarodnog krivičnog suda*, Gorišnjak Pravnog fakulteta u Sarajevu, V/1957., 53.

због тога што државе неће да се и делимично одрекну свог суверенитета (Dotrikur), али и њему супротно гледиште, да се мора полазити од тога да ће се у међународној заједници изградити нови морал у политичким односима, који ће омогућити стварање и успешно функционисање међународног кривичног суда (Confrevij).

Интензивно се радило на иницијативу Генералне скупштине Уједињених Нација на формирању суда тек у периоду 1990. и 1992. Године. Нацрт статута је најзад сачињен 1993. године. Од стране сталних тела Уједињених Нација након сачињавања нацрта статута, организована је међународна конференција у Риму у циљу усвајања статута и формирања Међународног суда. Статут суда, је усвојен је на дипломатској конференцији у Риму под покровитељством Уједињених нација у јулу 1998. године. Међутим, тада статут Међународног кривичног суда није ступио на снагу, већ дана 1. јула 2002. године, тек након што је 66 земаља чланица Уједињених Нација депоновало инструменте ратификације.

Према усвојеном Статуту Међународни кривични суд је надлежан за вођење кривичног поступка у вези са следећим међународним кривичним делима:

- 1) кривичним делом геноцида
- 2) кривичним делима против човечности
- 3) ратним злочинима
- 4) кривичним делом агресије<sup>593</sup>

Тачка 4) остала је декларативно одређена али није примењивана док не буду установљени елементи кривичног дела агресије који морају бити у складу са чланом 5 Повеље Уједињених нација.

Усвајањем Римског статута, на националном и међународном нивоу начелно и правно је утврђена кривична одговорност за одређену врсту посебно тешких дела, као и однос надлежности националних законодавстава и Међународног кривичног суда. Обзиром да је утврђена супсидијарна надлежност Међународног кривичног суда, односно да

---

<sup>593</sup> Види: М. Шкулић, *Међународни кривични суд – надлежност и поступак*, Правни факултет у Београду и Досије, Београд, 2005., 219.



национално правосуђе има предност у вођењу поступка за кривична дела за која је надлежан тај суд. Уколико постоји неки од разлога изричито предвиђених Римским статутом – поступак се води пред Међународним кривичним судом.<sup>594</sup>

Међународни кривични суд према усвојеном статуту постао је надлежан само за земље које су ратификовале статут Међународног кривичног суда и то за кривична дела која су извршена на територији неке од земаља које су прихватиле Статут и када је дело учињено од стране њиховог држављанина. Међутим, овде постоји посебан отпор посебно Сједињених Америчких Држава које изричито оспоравају надлежност за суђење њиховим грађанима чак и уколико изврше дело на територији државе која је прихватила надлежност Међународног суда, те су у том правцу исказале став да могу осујетити такве акте и војним путем<sup>595</sup>. За разлику од овог става, у Статуту Међународног суда постоји могућност да земље које нису прихватиле Статут и самим тим нису прихватиле надлежност међународног суда, могу својом изјавом *ad hoc* прихватити надлежност Суда само за одређен случај. Међутим и у том случају чл. 11 ст. 1., изричито забрањује ретроактивно важење прописа назначујући да Суд има надлежност само над делима учињеним након ступања на снагу статута.<sup>596</sup> Суд може бити надлежан и у односу на случај када кривично дело тужиоцу пријави Савет безбедности поступајући на основу одредаба главе VII Повеље УН.<sup>597</sup>

Међутим, статут суда нису прихватиле управо водеће државе света, Сједињене Америчке Државе<sup>598</sup>, Русија и Кина, показујући неспремност да прихвате ограничење своје

---

<sup>594</sup> Види. М. Шкулић, „Командна одговорност – историјат, Римски статут и југословенско кривично право“ Архив за правне и друштвене науке 4/2002., 489–532.

<sup>595</sup> М. Шкулић, Међународно кривично право, Просторно важење кривичног права - Кривично право међународног порекла - Међународна кривичноправна помоћ - Зачеци кривичног права, Београд, 2022., 186.

<sup>596</sup> В. Krivokapić, *Međunarodno javno pravo*, Institut za uporedno pravo, Beograd, 2017.

<sup>597</sup> Д. Гајић, Међународни кривични суд - надлежност, право које се примењује и општа начела кривичног права, Гласник адвокатске коморе војводине, часопис за праву терорију и праксу, број 4, Нови Сад, 2003., 362-381, прегледано 15.01.2023. године <https://scindeks-clanci.ceon.rs/data/pdf/0017-0933/2002/0017-09330211362G.pdf>

<sup>598</sup> САД су прво пописале статут, да затим одбиле ратификацију, док су земље Европске уније које су интервенисале у Авганистану тражиле да се изузму из надлежности Међународног кривичног суда иако су пописнице статута, више о томе: М. Herdegen, *Volkerrecht*, 28 Auflage, Verlag C.H. Beck, Munchen, 2019., 488-489.

суверености, услед чега овај суд драстично губи на значају обзиром да ни право без принципа универзалности није правично, па самим тим и суд који га спроводи.

### **8.3.2. Могућност оснивања Међународног кривичног суда са посебном надлежношћу за суђење деликата којима се угрожава безбедност међународног ваздушног саобраћаја**

Могућност реализовања идеје о стварању међународног кривичног суда, који би био надлежан за суђење за кривична дела којима се угрожава безбедност међународног ваздушног саобраћаја, створена је доношењем Токијске конвенције о кривичним делима и неким другим радњама извршеним у ваздухоплову, Хашке конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова и Монреалске конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства у којима су прописана кривична дела којима се угрожава безбедност међународног ваздушног саобраћаја. Пошто не постоји међународна институција за гоњење и кажњавање извршилаца ових деликата, ове конвенције се окрећу националним кривичним законодавствима држава потписница, да државе сходно обавезама из конвенције пропишу радње напада на безбедност међународног ваздушног саобраћаја као кривична дела по којима ће јурисдикцију имати одговарајуће национално законодавство сходно принципима о утврђивању надлежности по одредбама међународних конвенција и националних прописа. Остављено је право на изрицање казне за ова дела националним судовима с тим што су они дужни да примењују одредбе ових међународних конвенција које нису преузете националним прописима.

Одредбе Токијске, Хашке и Монреалске конвенције стварају основу за реализовање идеје о оснивању међународног кривичног суда за област безбедности међународног ваздушног саобраћаја, који би судио за међународне деликте прописане у њима, па је у том смислу XI међународни конгрес за кривично право у закључцима IV секције закључио да је нужно да се изнађу и усавршавају различити методи међународне сарадње у борби против незаконите узурпације и отмице авиона и реализује идеја о оснивању међународног суда.

Међутим, за оснивање међународног кривичног суда који би имао у надлежност да суди међународне деликте којима се угрожава безбедност међународног ваздушног саобраћаја, без обзира што постоје одређени предуслови створени међународним конвенцијама ипак је потребно да дође до квалитетних промена у односима између држава. Наиме, потребно је јачање следећих принципа у односима међу чланицама међународне заједнице, као прво јачање солидарности и сарадње међу државама не у правцу ограничавања суверенитета држава, ради осигурања трајног мира у свету.

Томе смета различитост друштвено политичких система. Да би се отклониле препреке, које стоје у супротности политичког уређења потребно је да се у области међународних кривично правног система одстрани политички моменат. То је веома значајно за међународно кривично правну заштиту и безбедност међународног ваздушног саобраћаја у ком смислу су учињени први кораци у Хашкој конвенцији. Посебно је потребно извршити дистанцирање од оних политичких консидација које имају свој извор у тренутној политици односа између појединих држава и групе држава. Тренутна констелација односа међу државама не сме бити од утицаја на постављање међународно-кривично-правне заштите од штетних појава по односе у међудржавној заједници и заштити међународно правно заштићених добара и интереса. Борба против криминалитета је заједнички интерес чланица међународне заједнице а сарадња и узајамна помоћ и заједничка акција су услови ефикасне борбе.

Поред ових услова за функционисање међународног кривичног суда за област безбедности међународног ваздушног саобраћаја, потребно је да се опште прихвати принцип правичности<sup>599</sup>. У условима интернационализације репресивних мера овај принцип добија изузетан значај. Он не само да има значење *de lege ferenda* и *de lege lata*. Законитост у поступању, такође, треба истаћи као један од услова за стварање међународног кривичног суда за суђење деликата против безбедности међународног ваздушног

---

<sup>599</sup>В. Zlatarić, *Op.cit.* 36; Принцип правичности истиче и Quintano Ripolles у *Primacia de la idea óptica de Justicia sobre las consideraciones racionalis tas y técnicas del normativismo*, залагао се за остварење принципа правичности у међународном кривичном праву, и то посебно преношења гоњења и преношења извршења кривичне санкције.

саобраћаја. Он се мора тако конституисати да има пуну самосталност у раду а поступак пред њим тако изградити да обезбеди да се дође до потпуне истине и правичности у изрицању одлуке. Само тако постављени суд за област безбедности међународног ваздушног саобраћаја био би опште прихваћен од чланица међународне заједнице што је и услов за успешно деловање.

## **9. Тероризам и отмица ваздухоплова у доба Хладног рата и нека питања у области унутрашњег кривичног и међународног јавног и кривичног права**

### **9.1. Прва хипотеза: није свака отмица ваздухоплова терористички акт**

Уколико из свих дефиниција<sup>600</sup> појма тероризма издвојимо карактеристике које су *sine qua non* за ову појаву онда можемо констатовати да је терористички акт увек кривично дело (имајући у виду забрањеност у закону и тежину последица јер дела са последицама малог значаја не могу проузроковати страх и осећај угрожености) учињено између осталог обавезно са политичким мотивом и циљем да извршење дела утиче изазивањем, страха, несигурности и узнемирења на много ширу циљну групу од самих непосредних жртава терористичког акта, онда облици отмица ваздухоплова који нису имали политички мотив нити је циљ извршења дела био остварење политичких циљева изазивањем страха према циљној групи, не могу представљати терористички акт. Најчешће квалификације отмица ваздухоплова базирани су на побудама отмицара. Тако је *La Pradelee* извршио поделу отмица авиона у три групе, узимајући као основу за

---

<sup>600</sup> Кривично дело тероризма из чл. 125 КЗ СФРЈ гласи: Ко у намери угрожавања уставом утврђеног државног и друштвеног уређења или безбедности СФРЈ изазове експлозију или пожар или предузме другу општеопасну радњу или акт насиља којим је створено осећање несигурности код грађана, казниће се затвором најмање три године.

поделу побуде извршиоца. И Sunberg је дао своју класификацију отмица ваздухоплова коју такође базира на побудама и дели је у три групе, те су у првој групи случајеви класичног разбојништва. Примери извршених или покушаних отмица ваздухоплова без политичког циља и мотива дати су у овом раду и могу се вршити из користољубља, ради бекства криминалаца како би се спасили од казне, од стране умоболника без јасног разлога, итд.<sup>601</sup>

Такође, постојање политичког мотива битно је за однос државе слетања отетог ваздухоплова приликом одлучивања о захтевима извршилаца за давање азила и процесуирање. Као преседан узета је пресуда Швајцарског суда приликом отмице Југословенског авиона и тражења азила од стране отмицара, где је оцењиван политички мотив за давање азила у односу на тежину угрожавања оштећених. На бази овог образложења развила се теорија о оправданости давања азила учиниоцима отмице ваздухоплова чији је основни мотив бекство. Тражи се пропорционалност између политичких мотива и дела у корист првог<sup>602</sup>.

## **9.2. Друга хипотеза - судска пракса у вези кажњавања извршиоца кривичних дела отмице ваздухоплова није уједначена**

Тежина дела је мерило за тежину санкције. Што је дело теже казна је строжа и обрнуто. У Хашкој Конвенцији за спречавање противзаконитих отмица ваздухоплова нису утврђени елементи за одређивање тежине кривичног дела отмице ваздухоплова. Конвенцијом се не ствара међународно кривично дело које би у свом опису садржавало и његову тежину као и санкцију која се може изрећи учиниоцу за његово извршење, већ је остављено државама потписницама да у својим националним законодавствима пропишу

---

<sup>601</sup> Види: у одељку „Остале побуде“ на страни 120.

<sup>602</sup> Пресуда Швајцарског федералног суда када је одбио захтев за екстрадицију тројице југословенских држављана Кавчића, Бјелановића и Арсенијевића, види стр. 277.

како кривично дело отмице ваздухоплова тако и да одреде казнене оквири сходно принципима свог казног система. Такође, постоје битне разлике између националних законодавстава које онемогућавају уједначавање казнене политике<sup>603</sup>.

Постоје знатне разлике у кажњавању у зависности од тога која држава заснује надлежност за процесуирање. У државама регистрације ваздухоплова по правилу су знатно теже казне од казни у државама слетања. Такође, у случајевима отмице ваздухоплова са политичком мотивацијом, однос државе према израженим политичким циљевима одређује и оцену настале друштвене опасности па према томе и висину казне. Из наведеног разлога извршиоци бирају државе слетања које имају блиске политичке циљеве и државе које нису у пријатељским односима са државом регистрације ваздухоплова односно угроженим отетим жртвама отмице. Такође, у већини земаља кажњавање односно процесуирање врши се на основу домаћих закона јер ни једна међународна конвенција није дефинисала кривична дела отмице ваздухоплова са распонем запређене казне. Проблем у унифицирању кривичних дела отмице лежи и у различитим правним решењима о кажњавању односно одговорности за покушај кривичног дела, одговорности саучесника, организатора злочиначког удружења, помагача итд.

Пошто не постоји могућност да се сва правна решења државних законодавства унифицирају, једина могућност унифицирања кажњавања је била реализовање идеје о стварању међународног кривичног суда, који би био надлежан за суђење за кривична дела којима се угрожава безбедност међународног ваздушног саобраћаја, која је створена доношењем Токијске конвенције о кривичним делима и неким другим радњама извршеним у ваздухоплову, Хашке конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова и Монреалске конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства у којима су прописана кривична дела којима се угрожава безбедност међународног ваздушног саобраћаја. Међутим, за оснивање међународног кривичног суда који би имао у надлежност да суди међународне деликте којима се угрожава безбедност међународног ваздушног саобраћаја, без обзира што постоје одређени

---

<sup>603</sup> Види: поднаслов „Преглед досадашње праксе, врсте и тежине изречених казни“ на страни 266-274.

предуслови створени међународним конвенцијама ипак је потребно да дође до квалитетних промена у односима између држава.

Пошто не постоји међународна институција за гоњење и кажњавање извршилаца ових деликата, једина могућност остаје окренути се националним кривичним законодавствима држава и инсистирању на усклађивању основних принципа прихваћеним у до сада донешеним међународним конвенцијама.

### **9.3. Трећа хипотеза: Отмица ваздухоплова и употреба силе на територији друге државе – покушај легализације интервенционизма**

Теорија: „Хуманитарне интервенције“ створена је да би оправдала употребу силе на територији друге државе. Ова лепа идеја представља и опасну замисао о заштити права човека у тренуцима када је побуда хуманости служила као изговор за примену оружане силе<sup>604</sup>.

Теорија „хуманитарне интервенције“ супротна је начелу забране употребе силе у међународним односима, па се оправдано поставља питање да ли могу једновремено егзистирати. Теоритичари у доба Хладног рата имају подељена мишљења<sup>605</sup>. Једни

---

<sup>604</sup> Под изговором заштите сопствених држављана и других лица у иностранству Белгија је интервенисала у Конгу 1960. године, а након 4 , на територији исте државе интервенисала заједно са САД. САД су из истих разлог апредузеле оружану акцију у Доминиканској републици у 1985. години. У том смислу су направљени планови о искрцавању америчких marinaца у Бејруту уколико би, за време повлачења из либанског главног града, био извршен напад на Американце и друге стране грађане. Поводом прве интервенције у Конгу белгијски министар иностраних полова изјавио је да су „белгијске трупе ишле да обезбеде сигурност људи“ а поводом друге да су операције имале „једном речју хуманитарну мисију“. – Т.М. Franck-N.S. Rodley, *The Law of Humanitarian Intervencion by Military Force*, American Journal of international law, 1973., No 2, 279-293

<sup>605</sup> Више о овом схватању види С. Миленковић: „Унутрашња надлежност држава и међународна заштита људских права“ Београд, 1974. 29; М. Шкулић, *Међународно кривично право*, Београд, 2022., 271-279.

дозвољавају интервенцију из хуманитарних побуда. То је било разумљиво у ранијем периоду, али након институционализације међународне заједнице стварањем Друштва народа, а затим Организације Уједињених Нација тешко се може прихватити право на интервенцију без обзира којим се разлозима она правда. Смисао ове могућности Lauter Pachta види у томе да: „Ова доктрина у светлости савременог права је још оправданија пошто је данас идеја о признању и заштити права човека постала владајућа идеја, камен темељац овог права. Reuter сматра да је оружана интервенција допуштена искључиво ради заштите људских живота<sup>606</sup>. Умеренија гледишта имају Luj Le Fir и М. Новаковић. Др Fir признаје изузетак од начела неинтервенција кад „хуманост налаже да се без оклевања интервенише, ако, нпр. треба обуставити покољ једног дела грађана у држави која га толерише или је немоћна да га спречи“<sup>607</sup>.

Ипак, велика група аутора опредељује се за поштовање савремених начела међународног права. Они сматрају да ће се под плаштом „Хуманитарне интервенције“ скривати садржина без икаквог значења за начело хуманости. У њиховим редовима одбацује се свака мисао о мешању у унутрашње послове држава, без обзира на побуде од којих до ње долази.

Од српских теоретичара чврсто је заступано гледиште против било какве интервенције на туђој територији, проф. Миленковић<sup>608</sup>. Овај аутор истиче „да у савременом међународном праву оружана интервенција се не може оправдати било којим разлозима, јер досадашња пракса је показала да су се ту скривале жеље за остварење политичких циљева“. У исправност овог става уверила нас је скорашња историја након периода Хладног рата. Наиме, несумњиво да је под изговором хуманитарне интервенције покушано да се оставре политички циљеви у намери формирања нове марионетске државе Косово под контролом САД.

---

<sup>606</sup> P. Reuter, *Oit international public*, Paris 1976., 441.

<sup>607</sup> Л. Ле Фир, „*Међународно јавно право*“, Београд 1934., 206; Милета Новаковић, *Основи међународног јавног права*, књига прва, Београд, 1936., 98.

<sup>608</sup> С. Миленковић, *Утрашња надлежност државе и међународна заштита људских права*, докторска дисертација, Београд, 1972.; С. Миленковић, *Прибегавање сили ради заштите грађана у иностранству*“ Југословенска ревија за међународно право, Београд, бр. 3/1976, 307-324;



Једна група аутора покушала је да усклади заштиту невиних људи са интервенцијом у складу са међународним правом. Они, због недостатака механизма у ОУН за колективну принуду, дају подршку акцији коју могу да изведу само државе појединачно. Али, сваку једнострану оружану интервенцију стављају у унапред утврђене оквире, како би се спречиле злоупотребе до којих је долазило у ранијој примени таквих средстава.<sup>609</sup> Два основна услова су се при томе истицала, први да постоји сразмера између примењених средстава и мисије коју треба испунити и други, привременост операције. Њима се додаје непосредна опасност по живот као и ограничавање операције на строго хуманитарне циљеве пре свега на заштиту живота угрожених лица или на њихову евакуацију.

Аустралија, иако део западног света који под изговором хуманитарне интервенције оправдава агресивне ратове, никада није прихватила унилатералну интервенцију, сматрајући да таква интервенција мора да буде остварена уз дозволу Савета безбедности и под покровитељством Уједињених Нација.<sup>610</sup>

Насупрот томе, Тесон, анализом Повеље УН и то члана 2., налази да садржина повеље, не указује на искључиву забрану употребе силе, већ од државама чланицама Уједињених Нација налаже да се уздрже од узурпирања територијалног интегритета и суверенитета држава чланица. Истиче да није изричито утврђено у Повељи УН да је хуманитарна интервенција забрањена. Да су кодификатори Повеље хтели да забране сваку употребу силе, они би то и изричито навели, међутим, како су навели у Повељи УН само случајеве у којима је забрањена употреба силе и то када је противна циљевима УН и када се нарушава територијални интегритет или суверенитет државе против које је употребљена сила, то у другим случајевима употреба силе није забрањена.<sup>611</sup>

Проф. Раићевић, основано овакво уско тумачење не прихвата, наводећи да се на овај начин одређени случајеви примене силе неосновано оправдавају и аболирају од забране утврђене Повељом УН у чл. 2., јер се њоме не забрањује само употреба силе против

---

<sup>609</sup> W. G. Vitzthum, *Völkerrecht, De Gryter Recht*, Berlin, 2007., 632.

<sup>610</sup> S. K. N Blay, R. Piotrowicz and B. M. Tsamenyi, *Public International Law - An Australian Perspective*, Oxford University Press, Oxford-New York, 1997., 253.

<sup>611</sup> F. Tesón: *Humanitarian Intervention: An Inquiry into Law and Morality*, New York, 1997., 151.

територијалног интегритета и суверенитета, већ и свака примена силе која је у несагласности са основним постулатима Повеље Уједињених нација. Тако, свака употреба силе која нема карактер колективних мера је Повељом забрањена, осим уколико није изричито декларисана као изузетак.<sup>612</sup>

Појаве једностране употребе силе на туђој територији ради заштите својих грађана у отетом ваздухоплову изазвале су нове расправе о оправданости једностране интервенције из хуманитарних разлога. Проф. Шкулић истиче да се под плаштом заштите основних људских права проналази оправдање и пред светском али и домаћом јавношћу за интервенцију. Уз помоћ монопола над глобалним светским медијима пласира се слика о угрожености људских права у одређеним територијама на којима се планира интервенција и на тај начин се светско јавно мњење доводи у „правну заблуду“ да је наступила хуманитарна катастрофа и да је одговорност интервенионистичких земаља да је спрече. Чак је у том пропагандном рату скована скраћеница „R2P“ ( Responsibility to protect - одговорност за заштиту).<sup>613</sup> Не постоји у одредбама међународног права ни једна одредба која указује на правно хуманитарне интервенције, нити у којим условима би била легална, ко има право да је предузме, на основу чега проистиче право једне државе да оцењује постојање хуманитарне катастрофе на туђој територији, те очигледно да у таквом правном вакууму постоји опасност од злоупотреба.<sup>614</sup>

У периоду Хладног рата било је неколико карактеристичних примера употребе силе на туђој територији ради ослобађања својих грађана у отетом авиону.

У случају Ентебе, када је група отмирача 27.06.1976. године отела ваздухоплов у коме је било укупно 256 путника и чланова посаде од тога 105 држављана Израела и принудила команданта да слети на аеродром Ентебе, близу главног града Уганде и отмичари претили убијањем путника-талаца, ако не буду пуштена на слободу 53 лица, која

---

<sup>612</sup> Н. Раичевић, *Легалност унилатералне хуманитарне интервенције*, Зборник радова - Двадесет година Дејтонског мировног споразума, Источно Сарајево, 2017., 81–103.

<sup>613</sup> М. Шкулић, *Међународно кривично право*, 2022., op.cit. 276.

<sup>614</sup> А. Roberts, *The So-Called 'Right' of Humanitarian Intervention*, Yearbook of International Humanitarian Law, Vol. 3, Hague, 2002., 34.

су се налазила у затворима у Израелу, Кенији, СР Немачкој, Швајцарској и Француској, па док су трајали преговори са отмичарима, група припадника израелских оружаних снага изненада се спустила на аеродром и оружаном акцијом ослободила таоце, тако што је убила све отмичаре, тринаест угандских војника и три таоца.

У случају „Ларнаке“ египатске оружане снаге уз изричито наређење председника Египта Анвара ел Садата извршиле су напад на кипарски аеродром „Ларнака“ ради ослобађања талаца, али су се командоси сукобили са кипарским снагама безбедности и том приликом претрпели губитке па је акција завршена неуспехом за разлику од првог случаја.

Случај интервенције командоса СР Немачке на аеродрому у Могадишу се успешно завршио, али за разлику од прва два случаја овде је интервенција уследила пошто је добијена потпуна сагласност владе Сомалије на чијој се територији отети ваздухоплов налазио.

Поборници хуманитарне теорије тражили су потврду у тим примерима за своје схватање да треба признати изузетак од усвојеног начела забране употребе силе у одређеним случајевима као што су акције које представљају ефикасан начин борбе против ваздушног тероризма. Тражили су да се озакони замисао о употреби свих средстава под условом да се она употребљавају за остварење племенитих циљева.<sup>615</sup>

Разлике о допуштености употребе силе из хуманитарних побуда нису присутне само у међународно правној теорији, већ и у ставовима држава који су условљени политичким интересима. Пуна оштрина тих схватања испољена је у наведеним примерима. Тако док је акција Израела на аеродрому Ентабе дубоко узнемирила афричке, несврстане и поједине социјалистичке земље, које су тај чин изједначиле са оружаном агресијом и виделе у њему један облик државног тероризма, дотле су земље са Запада са симпатијама прихватиле

---

<sup>615</sup> R. J. Dupuj, *Les Etats-Unis, L'O.E.A. et l'ONU à Saint-Domingue*, *Annuaire Français de Droit International* 1965., преузето 22.09.2022. <https://iusadbellum.files.wordpress.com/2011/07/republique-dominicaine-1965.pdf>; J.E.S Paqsett, *Intervention in International Law, Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye*, Paris, 1961., t. 103 p. 405; P. Vellas; *Oit International public*, Paris 1967., 239

израелску интервенцију и с одушевљењем поздравили успех акције и такву интервенцију гледале као позитивно правило међународног права.

Поводом драматичних збивања на аеродрому Ентебе на састанку шефова држава и влада афричких држава одржаном у Порт-Луису (Маурицијус) усвојена је резолуција у којој се Израел осуђује за „повреду територијалног интегритета Уганде“ и за „убијање с предумишљајем грађана те земље“<sup>616</sup>.

Организација Афричког јединства такође је изрекла оштру осуду и уједно затражила хитан састанак Савета безбедности, јер „ова агресија без преседана против Уганде од стране Израела преставља не само опасност за Уганду већ и за међународни мир и безбедност“<sup>617</sup>.

У Савету безбедности у пуној оштрини дошла су до изражаја постојећа гледишта. Израел, Сједињене Америчке Државе и неке друге земље (Велика Британија, Шведска и Француска) указивале су на важност борбе против отмице ваздухоплова и других облика тероризма упереног против невиних грађана и са тог аспекта посматрале овај догађај. У акцији Израела видели су логичну последицу пре тога учињеног незаконитог акта. Амбасадор САД у Савету безбедности Skrepton, истина признао је кршење суверенитета Уганде, правдајући напад хуманитарним циљевима, па с тим у вези је истакао „да постоји познато право на употребу ограничене војне снаге ради заштите сопствених грађана од непосредне претње повредом или смрћу у земљи која не жели или не може да их заштити“<sup>618</sup>. На бази таквог гледања израђен је нацрт резолуције представника Велике Британије и САД. У њему је све усмерено на осуду отмице авиона, док акти критике Израелу нису нашли места у тој осуди.

Збигњев Бжежински<sup>619</sup> познати амерички геополитичар Пољског порекла, је правдао акцију Израела на аеродрому Ентебе неспособношћу председника Амина да учини оно што

---

<sup>616</sup> Политика од 06.07.1976.

<sup>617</sup> Политика од 09.07.1976.

<sup>618</sup> Политика од 14.07.1976.

<sup>619</sup> Познати амерички геополитичар пољско-јеврејског порекла, саветник америчког председника Cartera за спољну политику, у својој најпознатијој књизи „Велика шаховска табла“ износи ове своје глобалистичке и интервенистичке циљеве полазећи од идеје убрзаног пада социјалистичког блока и стварања униполарног

су израелски командоси урадили за 15 минута. Јер, закључио је, „ако су Израелци могли бити успешни зашто то није могао бити он“<sup>620</sup>.

Представник Совјетског Савеза се супротставио том гледању и био изричит у осуди „агресије без преседана“ у међународним односима. Његовом тумачењу придружили су се представници афричких, несврстаних и социјалистичких земаља источне Европе. Министар иностраних послова Уганде захтевао је оштру осуду „варварске агресије“. Том гледању се придружио и југословенски представник који је имао примедбу и на поступак уцењивања невиних путника: „као одговор на неприхватљив метод уцењивања животима невиних путника, што међународна заједница не може трпети, без обзира на мотиве учесника таквог опасног подухвата, био је извршен акт агресије који представља претњу међународном миру и безбедности“. Та гледања ушла су у Нацрт резолуције који су поднели Беним, Тансанија и Либија. Мирније је прихваћена акција СР немачке у Могадишу, због тога што је изведена уз претходну сагласност Сомалије. Оправдано се узима да суверенитет ове земље није био повређен с обзиром на дату сагласност. Генерални секретар УН у односу на ову акцију је имао друкчије гледиште. Тако, док је осуђивао повреду суверенитета Уганде због интервенције у Ентебеу, дотле је поздравио ослобађање талаца у Могадишу. Један број држава (САД, Велика Британија, Француска), упутио је честитке СР Немачкој због успешно изведене акције. Међутим, несврстане земље се ни у овом случају нису мириле са војном интервенцијом на туђој територији, али у овом случају није било јавног реаговања с обзиром на пристанак Сомалије. Ипак међу њима се осећала присутна опасност за сопствену безбедност од праксе оваквих аката, што је била далековида перспектива будућих злоупотреба еманципације оваквих принципа. Очигледно да су западне земље такође, далекосежно отварале пут за интервенцију према сувереним државама без одлуке савета безбедности односно Уједињених нација, што се може видети у догађајима који су следили након окончања Хладног рата, стварањем униполарног света у коме неће бити друге силе као контратеже непоштовању суверенитета других слабијих држава. Очити примери су интервенције прво у Ираку а затим према Србији на Косову и Метохији.

---

света у коме ће SAD бити главни арбитар међународних односа упоредо са економском глобализацијом и својим политичким утицајем утире пут америчкој идеји о међународној интеграцији под патронатом SAD.  
<sup>620</sup> Политика од 15.07.1976.

Напад египатских командоса на аеродрому у Ларнаки није издавао такво интересовање као интервенција у Ентебеу, ни у праву осуде нити пак одобравања. Политички односи Египта са другим земљама и неуспелост акције имали су на то утицаја. Мада, држава тзв. „фронта одбијања“ искористиле су да и овом приликом осуде овакву праксу<sup>621</sup>.

Отмице ваздухоплова поново су актуализирале питање допуштености употребе силе ради заштите својих грађана у иностранству, али са једног новог аспекта<sup>622</sup>. Позивајући се на акције командоса на аеродромима у Ентебеу, Могатишу и Ларнаки и сличне примере државе поборнице ове теорије покушавају да одређене захтеве за поштовање права човека претпоставе свим осталим нормама. Повеље УН и позитивном међународном праву. Друге, пак, државе опредељујући се између тренутних потреба и дугорочних циљеве залажу се за строго поштовање начела и истичу да никакав разлог не би смео да буде изузетак од одредбе члана 2 тачке 4 Повеље Уједињених народа.

Од чланица међународне заједнице тражи се сталоженост и веровање у могућност Светске организације да оствари циљеве и у тренуцима када се једино брзом и ефикасном једностраном акцијом може тај циљ постићи. Једна од таквих опасних ситуација је отмица авиона којом се доводе у опасност животи невиних људи а којих је у последње време све више. Тако створена опасност за живот невиних грађана изазива у јавном мњењу, не само државе чији су они држављани већ целог света, оштру осуду и револт према актерима тог чина. Највиши органи државе исто тако не могу се помирити са таквом судбином својих грађана спремни да користе сва средства па и оружану силу за њихово ослобађање и кажњавање терориста. Мотив је хуман, али да ли је то довољно да оправда употребу силе, тим пре што је исход такве акције неизвестан. Истина, предузете акције ослобађања путника у Ентебеу и Могатишу биле су успешне. Мада у позитиван резултат акције не сме да охрабри, јер акција може да има трагичне последице. То је случај са акцијом у Ларнаки. Да би се спасло од претпостављене опасности за живот дванаесторо путника у насталом сукобу

---

<sup>621</sup> Политика од 17.06.1976.

<sup>622</sup> Амерички професор и некадашњи саветник Стејт департамента А. Фишер тврдио да је Израелски напад „био оправдан према међународном праву у складу са Доктрином одмазде“ и да се на то ваља угледати под условом да је „одмазда разумна“

између египатских и кипарских војника 15 лица је убијено а 16 рањено. Могло је да дође до ширег оружаног сукоба и тешке последице за међународни мир, али се завршило само прекидом дипломатских однос између две несврстане дотада пријатељске земље. Таква опасност коју носи оружана интервенција за ослобађање путника говори о недопустивости њене примене. Треба додати да легализација таквог понашања у међународној пракси довела би у неравноправан положај државе, јер оружану интервенцију могу предузети искључиво снажне државе на територији слабијих, али не и обрнуто. Тако, Gray, тврди да је употреба силе злоупотребљена у Доминиканској Републици 1965. године, Гренади 1983. године, Панами 1989. године, од стране Сједињених Држава под изговором заштите својх грађана, иако је сила била несразмерна опасности и служила је за промену режима у тим државама под маском заштите људских права и живота америчких држављана.<sup>623</sup>

Нема правног основа у позитивном међународном праву за употребу силе на територији друге државе. И самоодбрана не може представљати основ за такав поступак с обзиром на несразмеру између зла које прети и великог ризика за његово отклањање. До примене овог правила може доћи искључиво у случају оружаног напада на територију одређене државе и то под условом претходне реакције жртве нападом озбиљније природе под тим се не може свести употреба силе ради ослобађања талаца из отетог авиона.

Анализом тачке 4 члана 2 Повеље Уједињених нација којом се свим члановима ове организације намеће обавеза уздржавања „од претње силом, или од употребе силе против територијалног интегритета или политичке независности ...“, Декларација о недопустивости мешања у унутрашње послове држава и о заштити независности и суверенитета, која прописује да „... Ниједна држава нема право да директно или индиректно интервенише из било којег разлога у унутрашње или спољашње послове ма које друге државе. Следствено томе, забрањени су оружана интервенција и сви други облици мешања или покушаја угрожавања суверенитета државе или њених политичких, економских и културних основа<sup>624</sup>. Полазећи од Декларације Уједињених нација о начелима међународног права о пријатељским односима и сарадњи држава, која препоручује да сила

---

<sup>623</sup> C. Gray, *International Law and the Use of Force*, Oxford, 2000., 65.

<sup>624</sup> Члан 2 Повеље Уједињених народа

„никада не треба да буде коришћена као средство за решавање међународних питања, дефиниција агресије у Повељи Организације уједињених нација и више резолуција Генералне скупштине о осудама ваздушног пиратства, долазимо до закључка „да је једнострана оружана интервенција на страниј територији ради ослобођења талаца из отетог ваздухоплова супротна позитивном међународном праву и као таква забрањена“<sup>625</sup>.

Чувени Аустријски и Амерички правник, анализирајући колективну сигурност под окриљем Уједињених Нација, признаје право на употребу силе од стране држава чланица УН само у случају самоодбране „против незаконите употребе силе“, те истиче да се употреба силе не може проширивати и на друга кршења права, обзиром да то отвара врата злоупотреби овог права од стране великих сила према малим државама.<sup>626</sup>

Ипак, без намере да се одступи од става забране употребе оружане интервенције а искључиво у жељи да се допринесе општој акцији међународне заједнице на сузбијању терористичких аката против безбедности ваздушног саобраћаја и путника у ваздухопловима, за изузетну могућност употребе стране оружане силе ради ослобађања талаца у отетом ваздухоплову, може се истачи следећи предлог:

1) да се у оквиру Организације Уједињених нација организује оружана група (међународна полиција), која би могла да интервенише у случају терористичког акта против ваздухоплова ради ослобађања талаца чији су животу у непосредној животној опасности и

2) да се може допустити и употреба силе од стране једне државе на територији друге државе ради ослобађања талаца у отетом авиону чији су животу у непосредној опасности, али уз обавезно испуњење два услова:

1. да се ради о држављанима земље која интервенише и
2. да се за такав акт има изричита сагласност територијалне државе.

---

<sup>625</sup> С. Миленковић, *Отмице ваздухоплова суверених држава*, Међународна политика, Београд бр.676, 1978., 25.

<sup>626</sup> Н. Kelsen, *Collective Security and Collective Self-Defense Under the Charter of the United Nations*, American Journal of International Law, vol. 42, 1948., 784.; Види: - Kelsen Hans, *The Law of the United Nations*, New York 1950.



#### **9.4. Нерешена правна ситуација изнуђених ослобађања као четврта постављена хипотеза**

Један број отмица извршен је у циљу изнуђивања ослобађања притвореника или осуђеника. Тако су:

-два палестинска командоса отела авион „Boeing 727“ западно немачке компаније „Lufthanse“. Отмичари су за ослобађање путника и чланова посаде (немачких држављана) тражили да немачке власти пусте на слободу три Палестинца која су била ухапшена после масакра на олимпијади у Минхену. Немачке власти су испуниле тај услов и три Палестинца пустили на слободу,

- три усташка терориста отела су авион скандинавске компаније „DC-9“. За ослобађање путника у отетом авиону тражили су пуштање из затвора Барешића и Брајковића - убице амбасадора Роловића, захтевали су пуштање и Милићевића, али овај није пристао јер му је казна истицала. Шведске власти су удовољиле овом захтеву отмичара, који су заједно са ослобођеним лицима отишли у Шпанију<sup>627</sup>.

Удовољавањем уцени отмичара отварају се два правна питања. Прво, да ли је ко овлашћен да да такво ослобађање. У сваком националном праву питање пуштања на слободу осуђених лица, односно притвореника регулисано је пре свега у правцу ко је надлежан да пусти на слободу ова лица и под којим условима. Код нас ослобађање од даљег издржавања казне може да се оствари пред судом у поступку условног отпуста на основу претходног изјашњења тужиоца и установе где осуђеник издржава казну и то након издржане две трећине изречене казне, у поступку по захтеву за понављање кривичног поступка, захтеву за заштиту законитости, у којима није предвиђен основ политичког ослобађања осуђених лица, а и да постоји такав основ доношење судске одлуке по хитном поступку приликом преговора са отмичарима је тешко изводљив (у сагледаваном периоду

---

<sup>627</sup> Политика, од 31.10.1972.

по законодавству СФРЈ ванредно се осуђени могао ослободити казне у поступку ванредног ублажавања казне, понављања кривичног поступка, ванредног преиспитивања правноснажне пресуде и захтева за заштиту законитости и коначно у поступку условног отпуста, који даје установа где осуђеник издржава казну). Лакше изводљива је примена помиловања које је у искључивој надлежности председника Републике Србије (док је у периоду Хладног рата у поступку помиловања су била надлежна највиша тела Председништво СФРЈ или одговарајуће председништво социјалистичке републике или аутономне покрајине). Примена амнестије која је у надлежности законодавног органа и која се доноси у виду опште правне норме је такође тешко изводљива, посебно ако скупштина није у заседању. Када је у питању одређивање притвора или његово укидање о томе одлучују надлежни судови. Сви ти поступци су код нас строго законом регулисани. Слично је и у другим националним законодавствима. Ни наше ни туђа законодавства не познају пуштање на слободу по неком другом ванредном поступку, као што је учињено у напред наведеним примерима. Зато се поставља питање какав правни карактер има „изнуђено“ ослобађање? Налог за такво ослобађање, без обзира што га даје влада државе у којој су се налазила лица чија су ослобађања тражили отмичари, не може се сматрати законитим у смислу позитивних прописа државе, а отмичари не остављају много времена за такву одлуку, да би се могао спровести законити поступак. Налог за такво ослобађање издат старешини-управнику затвора ипак је „илегалан“ акт, јер није дат у смислу прописа позитивног националног законодавства. Треба имати у виду и то да је у питању ситуација „крајње нужде“, која у смислу материјалног кривичног права искључује противправност. Дакле, крајња нужда санира „незаконитост“. И старешина затвора, који поступа по таквом акту и ослободи тражена лица чини „незаконити акт“, али ни он за тај поступак неће одговорати с обзиром да и он делује у крајњој нужди, јер треба спасити невинне људске животе. Да није „крајње нужде“ без обзира на ауторитет органа који даје налог за пуштање на слободу, њега не би могло легализовати, јер није донет у складу са законом.

Друго питање, јесте какав је правни положај тако ослобођених лица од издржавања казне, односно притвора (кривичног гоњења)? Шта ће бити са овим лицима ако буду накнадно доступна државним органима те државе? Да ли се постигнути договор са отмичарима о ослобађању и даље поштовати или ће се против њих наставити кривични

поступак, односно издржавање казне, те да ли се може тражити екстрадиција ових лица од државе где су се после таквог ослобађања она настанила?

Сматрам да се против лица тако ослобођених може наставити кривични поступак када буду доступна државним органима. Исто тако може се тражити њихово изручење. У поменутом случају отмице шведског авиона и тако изнуђеног ослобађања од даљег издржавања казне убица амбасадора Роловића који су се предали у Франковој Шпанији, Шведска је званично затражила њихово изручење. Шпански органи су, међутим, стали на крајње проблематично становиште да је шведска влада као орган суверене државе могла окончати боравак терористима у својим затворима само помиловањем. Тако су шпанске власти дозволиле отмичарима да слободно напусте Шпанију и оду у „непознатом правцу“. Треба нагласити да убице Југословенског амбасадора нису могли бити третирани као политички кривци у односу на Шведску, која је тражила њихово изручење ради издржавања казне, за већ пресуђено дело које је учињено на њеној територији<sup>628</sup>.

Међутим, много је сложеније питање са лицима ослобођених од даљег издржавања казне. Она никакву активну кривичноправну улогу нису имала у незаконитом поступку њиховог ослобађања. Актери њиховог ослобађања били су киднапери и представници државе, који су прихватили постављени услов. Ослобођена лица су била само предмет споразума државе и отмичара. Зато се код третмана њиховог положаја не смеју узети у грех околности под којима су ослобођени, па нема никаквог основа да они не користе све погодности које су везане за ослобађање од издржавања казне помиловањем или под другим условима, у земљама у којима не постоји правни основ да се поново води поступак за дело за које су осуђена лица добила помиловање или амнестију. Међутим, не искључује се могућност да се може водити поступак за поништај акта којим су лица ослобођена издржавања казне обзиром да је акт ослобођења донет услед извршења другог кривичног дела, односно употребом силе или претње, што искључује слободну вољу која је битна за доношење оваквог акта ослобађања од извршења казне.

---

<sup>628</sup> В. Димитријевић, *Тероризам*, Београд, 1982., 249.

Тако правила која се односе на застарелост кривичног гоњења као и извршења казне имају се применити на ове случајеве. Ако је до ослобођења дошло у току кривичног поступка, тим чином почиње поново да тече рок застарелости кривичног гоњења а ако је до ослобођења дошло у току извршења казне тим чином почиње да тече поново рок за застарелост извршења казне.

У Резолуцији Консултативне скупштине Европског савета од 24.09.1970. године било је предлога да се у Хашку конвенцију која се тада припремала, унесу мере намењене строгом кажњавању уцена и доследно томе онемогући да отмичари и терористи ослобођени принудом избегну казну и ефективно издрже изречену осуду. Међутим, таква клаузула није ушла у Хашку конвенцију. Њени аутори сматрају да таква клаузула није била ни нужна, јер „изнуђено ослобађање може само фактички а не и правно утицати на издржавање већ досуђене казне, стога оно не може имати учинак ослобађања од казне. Држава у којој је осуђеник издржавао казну до његовог изнуђеног ослобађања може у односу на њега поступати као што и иначе поступа у случају одбеглог осуђеника“<sup>629</sup>.

## **9.5. Нерешен проблем имунитета особа у отетом ваздухоплову као пета постављена хипотеза**

Питање имунитета путника и посаде у отетом ваздухоплову није изричито решено у Токијској и Хашкој конвенцији, мада се у њима статуира обавеза за државу слетања да омогући путницима и посади отетог ваздухоплова настављање путовања што је пре могуће. Из тога произилази обавеза поштовања имунитета путника и чланова посаде од кривичне јурисдикције државе у коју је ваздухоплов атерирао. С обзиром на то поставља се питање да ли држава у коју слети ваздухоплов може вршити кривичну јурисдикцију изузимајући

---

<sup>629</sup> Б. Златарић, *Отмица ваздухоплова и други облици угрожавања међународне цивилно зрачне пловидбе*, Загреб, 1974., 54.

отмичаре и саучеснике као и путнике и чланове посаде за кривична дела извршена у току лета.

Пракса показује да тај вид имунитета није увек поштован. Управо, један број отмица је мотивисан циљем да се на тачна начин дође до лица које се тражи ради суђења. Тако су Либанске власти 22.07.1971. године принудиле авион британске компаније ВОАС за време лета над либијским ваздушним простором на линији Лондон-Дер ел Салан, да се спусти на аеродром у Бенгазију. Либанске власти су ухапсиле два путника-суданска официра, који су учествовали у пучу против генерала Нимеира. Оба су предата суданским властима и осуђена на смрт. Исти је мотив отмице авиона коју је извршио Израел над једним ирачким авионом 10.08.1973. године у либанском ваздушном простору. Путници и посада били су доведени у Израел и подвргнути саслушању, у вероватном настојању да се издвоје вође Палестинског ослободилачког покрета, за који се претпостављало да су међу њима. Наравно то је учињено да би се та лица подвргла израелској јурисдикцији . Исто тако Израел је поступио и у односу на алжирске држављане код принудног слетања у 1970. години. Сагледавајући ово као и случајеве када су Гана 1966. године и Обала Слоноваче 1967. године извукли из отетих авиона и ухапсили гвинејске држављанине, Nailbronner сматра да је могуће кажњавање за раније учињена кривична дела којима се вређа правни поредак државе слетања. Истиче да то није супротно међународном праву ако држава слетања није сама умешана у отмицу авиона . Међутим, овај став не би могао наћи ослонаца у међународном праву.

Поводом отмице израелског авиона 23.07.1968. године генерални секретар УН се ангажовао на ослобађање авиона са посадом и свих путника истичући „да отмица авиона не сме бити извор било какве предности или добитка“. Исте године одржан је 10. међународни конгрес за кривично право у Риму између осталог на тему : „савремени проблеми екстрадиције“. У закључцима тог Конгреса се наводи, да треба искључити да држава прогонитељ може вршити своју власт кажњавања када је екстрадиција била изиграна мером протеривања или изгона или употребом силе или обема, да би се осумњичени довео у њену власт.

На 54. Конференцију International Law Association (ILA) у Хагу стављено је на дневни ред питање имунитета путника и посаде у отетом авиону. У усвојеној Резолуцији ИЛА подсећа државе на опште прихваћено правило међународног обичајног права („Well-established“) које признаје бродовима заједно са њиховом посадом, путницима и теретом, ако у невољи уплове у страну луку, одређени степен имунитета око локалне јурисдикције и сматра да би тај принцип требало потпуно признати као применљив и на ваздухоплов.

## **ЗАКЉУЧАК**

Досадашње излагање указало је несумњиво да су кривична дела са елементима тероризма па и отмица ваздухоплова као облик међународног тероризма, историјска појава којим се угрожава безбедност света и мирољубиви односи међу државама. Овај облик међународног тероризма због своје сложености морао је бити сагледан са феноменолошког, социолошког и правног аспекта. Знатни проблем у анализи литературе представља субјективно приказивање случајева отмице ваздухоплова у светлу политичког интереса међународног субјекта из чије средине потиче извршилац односно извор информација те се ова околност мора имати у виду и бити опрезан приликом закључивања.

Неспорно да у досадашњој историји не постоји консензус држава око дефинисања тероризма и да је узрок овом проблему, управо политички мотив као битна карактеристика терористичког деловања. Показало се да је за различите државе неко деловање правично и легитимно уколико се тим деловањем постиже одређени циљ који је пожељан. Ово је посебно изражено у случајевима државног тероризма. Покушаји наметања своје воље од стране моћних субјеката међународних односа и стављања у подређени положај целих

држава, етничких група, верских заједница или друштвених група изазивају реакцију слабијих, у недостатку могућности за постизање својих циљева и непостојању воље моћних држава да им то право признају, прибегавају терористичком деловању. Тероризам постоји независно од праведности и основаности циљева који су покретачи терористичког деловања. У ситуацији двоструких стандарда у признању основних политичких и других права, настаје погодно тло за развој тероризма. Зато је индикативно да су жаришта тероризма у периоду Хладног рата управо територије Блиског истока на којима је дошло до оспоравања права на самоопредељење једних народа (Палестинци, Арапи) док се то право штити и признаје Израелу. Активно мешање у односе на блиском истоку од стране западних земаља резултирало је преливањем тероризма на територије тих земља што проистиче из примера датих у овом раду. Поред жаришта на блиском истоку који је био интернационализован јер су терористичке групе узрок свог проблема виделе у деловању западних држава, такође је да је у периоду Хладног рата дошло до процвата унутрашњег тероризма, који је највише био управљен према земљама у којима је владало благостање услед брзог индустријског развоја посебно у земљама које су биле губитнице у Другом светском рату конкретно у Западној Немачкој(РАФ), Италији(Црвене Бригаде) и Јапану(Црвена Армија). Мотиве за овакву реакцију младих генерација у наведеним земљама можемо наћи у самим политичким програмима водећих терористичких организација а то је борба против империјализма крупног капитала и повратка нацизма, како је то и навела главни идеолог Фракције Црвене Армије Урлике Мајнхоф<sup>630</sup> у Париском дневнику „Liberasion“ „,спречити долазак „новог фашизма организованог на међународном нивоу, јер нови фашизам у Западној Европи располаже једним привилегованим инструментом, социјалдемократијом која се ослања на огромни потенцијал немачког империјализма, који је и сам потчињен хегемонији америчког капитала“. Чињеница да су се ослободилачки покрети широм света и младе генерације про-левичарских покрета богатих земаља, борили против истог противника оличеном у крупном капиталу западних земаља, узроковала је сарадњу у заједничким акцијама (напад Јапанске Црвене Армије 30.05.1972. године на аеродрому Lod у Израелу и отмица авиона Lufthasa на лету 181)<sup>631</sup>. Ескалацији тероризма поред развоја идеја за економским ослобађањем од

---

<sup>630</sup>Op. Cit. 61

<sup>631</sup>Op. Cit. 62

неоколонијализма допринела је и биполарност света у којој ситуацији су подршку и не често заштиту у виду азила и одбијања екстрадиције пружале земље Источног блока. Треба нагласити да је до ескалације терористичких покрета у западним демократијама дошло између осталог и услед знатно веће политичке слободе грађана држава западног блока за разлику од земаља источног блока у којима се политички систем одржавао услед спроведене диктатуре државе односно бирократије под окриљем маске диктатуре пролетеријата. У таквој ситуацији контроле и ограничености политичких и економских права, дошло је до ескалације отмице ваздухоплова у циљу пребега грађана источног блока у државе западног блока.

Након окончања хладног рата, одласком са политичке сцене источног блока, тероризам је променио своје појавне облике али није отишао са историјске сцене. У новој политичкој ситуацији униполарног света на сцену је ступио државни тероризам у виду интервенционизма, без потпоре у међународном праву иако је било првих покушаја за то након отмице авиона у случају Ентебе<sup>632</sup>. Као и увек у међународним односима када се не поштују основни принципи међународног права у конкретном случају принцип немешања у унутрашње ствари суверених држава, свака акција има реакцију у виду бројних самоубилачких терористичких аката у циљу угрожавања и изазивања страха и несигурности према грађанима држава које подржавају интервенционизам.

Анализом историјских појавних облика тероризма могло се закључити да је тероризам настао заједно са државом, од тираноубиства као првих аката насилног политичког деловања до интервенционизма читавих држава или блока држава (интервенција на Косову без одлуке УН).

Не занемарујући унутрашњи тероризам у односу на међународни могу се утврдити основне карактеристике тероризма које га издвајају из корпуса осталих кривичних дела и од легитимног деловања ослободилачких покрета и на тај начин се може заобићи проблем који је до сада био бедем који је онемогућава да се на међународном нивоу дефинише опште прихваћена дефиниција тероризма, обзиром да државе приликом одређивања неког акта

---

<sup>632</sup>Opt.cit.78



или целог покрета као терористичког полазе од свог политичког система и неприхватљивости циљева који су мотив агресивног деловања које карактеришу као терористичко. При утврђивању ових битних карактеристика у циљу унификације дефинисања прихваћен је шири појам жртве. Наиме, жртва терористичког деловања може бити шире или уже одређена. У терористичким актима жртве могу бити насумично одређене, то могу бити сви грађани а не само држављани државе против које је уперен терористички акт те се ради о шире одређеној жртви(у самоубилачким нападима верски мотивисаног тероризма или отмицама ваздухоплова). У уже одређеним жртвама терористичких аката, жртве могу бити личности које представљају оличење државног апарата против чије политике је уперен терористички циљ(унутрашњи тероризам од стране Црвених Бригада у Италији<sup>633</sup> или у Немачкој од стране РАФ<sup>634</sup>).

- Прво, заједничко сваком терористичком акту је да има политички мотив.
- Друго сваки терористички акт је усмерен према жртвама које симболички представљају политички циљ терористичког акта.
- Трећа битна карактеристика сваког терористичког акта који га издваја од осталих кривичних дела је сврха није наношење патње или штете жртви већ уношења страха, несигурности и дестабилизације у одређени политички систем.
- Из треће карактеристике произилази и четврта битна карактеристика тероризма и то је јавност терористичког акта у циљу ширења својих идеја и циљева путем јавног мњења.

Све остале карактеристике које су у овом раду изложене представљају појавне облике, неке карактеристичне за све историјске периоде а неке посебне и нове карактеристичне са одређени историјски моменат.

Без обзира на постојање ових *sine qua non* елемента дела тероризма, у констатацији постојања дијаметралних политичких ставова и интереса у међународној заједници узрокује различиту перцепцију неког дела као терористичког па самим тим и његовог процесуирања од стране држава чланица међународне заједнице. Уколико легитимитет

---

<sup>633</sup> B.R.Tesandori, Norme di sicurezza e stile di lavoro, 1992., 395; V. Tessandori, E. Boffano, *Il procuratore. Gian Carlo Caselli, un giudice fra mafia e terrorismo* Condividi, Libreria Bookweb, 1994.

<sup>634</sup>Op. Cit. 61

проистиче из правичности и правде може се претпоставити да би појам тероризма и његово процесуирање на међународном нивоу могло бити унифицирано и препуштено једном међународном суду формираном на нивоу Организације Уједињених Нација. Очигледно да ни у периоду Хладног рата ни након пада Берлинског зида није у свету постигнут степен поштовања основних љуских слобода и права који ће довести до консензуса, на шта указују досадашњи проблеми приликом формирања Међународног кривичног суда, чији статут нису потписале управо највеће светске силе и самим тим одбиле да се одрекну дела свог суверенитета али и при том показале намеру да ограниче суверенитет других држава инсистирајући на формирању *ad hoc* судова (за бившу Југославију и Руанду)<sup>635</sup>.

Напад на ваздушни саобраћај је облик тероризма који је присутан у савременом свету од 1931. године када је извршена прва отмица ваздухоплова, али је у период Хладног рата све више добијао међународни карактер. Отмица ваздухоплова носи све карактеристике савременог терористичког акта. Она је средство борбе којим се користе појединци. Политичке партије, револуционарни покрети па и државе. Супротно покушајима његовог парцијалног ограничења и елиминисања имали смо појачани интензитет и тежину последица управо у периоду Хладног рата.

Извори и узроци отмице ваздухоплова једнако као и други облици међународног тероризма леже у противуречностима савременог света, које имају основа у економским и друштвеним односима. Идеолошке противуречности и јаз између богатих и сиромашних извор су нестабилности међународне заједнице. Тенденција великих сила да све међународне проблеме решавају у директним преговорима, поделом интересних сфера путем споразума директно угрожава мале народе и државе, које у пружању отпора користе поједине облике тероризма па и отмице ваздухоплова. Такво понашање великих сила током периода Хладног рата разбија ауторитет Уједињених нација и ограничава њено успешно деловање у стварању једног безбедног света где би се међународни проблеми решавали у њеним оквирима на мирољубиви начин. Такође, након пада Берлинског зида, и покушаја западних сила да створе униполарни свет још више је ауторитет Уједињених Нација

---

<sup>635</sup> J. Jones, S. Powles, *International Criminal Practice*, 3rd Edition, New York, 2003., 18-21.

доведен у искушење непостојањем могућности да се у интеракцији интереса више заиста суверених држава постигне правичан компромис.

Отмица ваздухоплова најчешће има за циљ да изазове шири страх и несигурност грађана, да се користи као средство уцене државе или владајуће класе, да се њоме ослаби политичка улога њеног руководства, да допринесе укидању одређених мера у политичком животу. Циљ отмице ваздухоплова се најчешће поклапа са деловањем и циљевима политичке борбе за ослобађање од стране доминације, за остварење основних људских права, за остварење права на самоопредељење и слично.

Циљ и мотив отмице ваздухоплова се не могу више ценити по мотиву њеног извршиоца као што је до сада чињено и на бази тога прављена класификација отмице које врше професионални, случајни или политички мотивисани отмичари. Јер, у историји отмица ваздухоплова у почетном периоду су претежно вршене од стране појединаца, али данас њих најчешће врше више лица. Међутим, и када њу изврши један непосредни учинилац иза њега стоји одређена политичка група или организовани покрет. Са становишта међународног права у борби за национална права народи имају право да користе сва средства борбе па и терор, али примена међународног тероризма као средства политичке борбе није прихватљива. Супротно томе данас се као извршилац отмице ваздухоплова јавља и држава која отмицу користи као средство политичке борбе против друге државе или политичке групе. Државе у начелу осуђују међународни тероризам који је уперен против њих, али када је у њиховом политичком интересу оне то исто средство користе скривајући трагове свог учешћа.

Ниједан облик међународног тероризма није толико задржао пажњу организација међународне заједнице као отмица ваздухоплова и акти усмерени против безбедности међународног ваздушног саобраћаја. Донете су три међународне конвенције Токијска 1963. године, Хашка 1970. године и Монреалска 1971. године. Њима се регулишу основне обавезе држава на сузбијању отмице и других облика тероризма упереног против безбедности међународног ваздушног саобраћаја.

Хашка конвенција о забрани отмице ваздухоплова дефинише отмицу ваздухоплова као међународно кривично дело, обавезује на кажњавање за такво дело, регулише заснивање јурисдикције, покретање поступка, обавештавање заинтересованих држава о мерама поводом конкретне отмице и поступак екстрадиције. Овом Конвенцијом се одређује појам кривичног дела отмице ваздухоплова, тако да „кривично дело врши свако лице на ваздухоплову у лету,

(а) незаконито и насилно или под претњом насиља заплени ваздухоплов или врши контролу над њим или покуша да изврши један од ових аката, или

(б) је саучесник неког лица које врши или покуша да изврши један такав акт“.

Тиме Хашка конвенција конституише деликт међународног права подвргавајући га универзалном принципу репресије. Инкриминација отмице ваздухоплова садржи све нужне елементе кривичног дела: радњу извршења, последицу, субјект извршења кривичног дела, противправност радње, поред тога у самом опису предвиђања је одговорност за саучесника који се налази у ваздухоплову у време извршења кривичног дела.

И билатералним уговорима се регулише ова област, што посебним уговорима којима се искључиво регулише отмица ваздухоплова што уговорима о билатералној сарадњи у кривичноправним стварима. Тако, исту тематику има и уговор закључен између Сједињених држава и Кубе 1972. године и нешто раније 1970. године, допуњена је билатерална конвенција о екстрадицији у кривичном стварима из 1909. године између Сједињених држава и Француске.

Међународне конвенције Токијска, Хашка и Монреалска немају за циљ да стварају међународно кривично право, али оне, посебно Хашка конвенција чини видљиви корак у том правцу тиме што даје дефиницију отмице ваздухоплова као међународног кривичног дела, па обавезује државе потписнице да у својим националним законодавствима пропишу отмицу као кривично дело за које се изриче строга казна. Један број држава је сходно тој обавези прописао отмицу као кривично дело, што је учинила и Југославија, друге државе које имају слична кривична дела њиховом конкретном применом обухватају радњу отмице ваздухоплова, а треће актом о потписивању Хашке Конвенције чине је непосредно примењивом, self-executing акт.

Због непостојања међународног суда којим се штити безбедност међународног ваздушног саобраћаја кажњавање за отмицу ваздухоплова препушта се националним судовима. Хашка конвенција није искључила ниједан основ репресивне власти државе који постоји у интерном праву па се надлежност за деликт отмице може засновати по принципу регистрације ваздухоплова, по територијалном принципу (месту извршења кривичног дела), по реалном принципу ако је дело уперено против њених основних интереса, по принципу активног персоналитета ако је дело извршио њен држављанин, по принципу пасивног персоналитета ако је њен држављанин био жртва отмице.

Унифицирањем основних принципа Хашке конвенције од стране свих држава Уједињених нација омогућило би се искључење кривичне одговорности по националном праву ако хоћемо успех у сузбијању отмице ваздухоплова. Строгост кажњавања такође треба да буде јединствено прихваћена. Хашка конвенција обавезује чланице да сузбијају деликте отмице ваздухоплова „строгим казнама“. Та обавеза је прихваћена самом ратификацијом конвенције, али се она не спроводи јединствено, па је потребно да у међународној пракси дође до унификације казнене политике у правцу изрицања строгих казни. Досадашња пракса изрицања санкција за отмице показује такву неуједначеност да се она кретала од изрицања смртне казне до условне осуде. Поред тога сметања за успешно сузбијање ове појаве јесте и то што супротно међународним уговорима и тежњама међународних организација које се баве овом проблематиком један број отмичара због непријатељских односа између државе власника ваздухоплова и државе на чију територију је слетео ваздухоплов не изводе се пред суд уз давање формалног образложења или без њега, што још дубље заоштрава постојеће непријатељско стање међу државама.

Међународним актима извршена је деполитизација кривичног дела отмице ваздухоплова. Она се не сматра политичким кривичним делом већ деликтом општег права. Хашка конвенција изричито забрањује давање политичког азила отмичару ваздухоплова и усваја правила „aut punire aut dedere“ - или судити или изручити. Сходно томе могао би се усвојити став о обавезном враћању отмичара у државу регистрације ваздухоплова са изузетком када је он држављанин државе којој је поднет захтев за екстрадицију. Одредбу у

чл. 8 Хашке конвенције би требало строго поштовати и сходно њој треба да дође до промене у националним законодавствима по питању екстрадиције, а исто тако промене би морале да уследе и у постојећим билатералним уговорима о екстрадицији у погледу отмице ваздухоплова. То би морале учинити државе потписнице, јер Хашка конвенција има приоритет у односу на уставе и уговоре о екстрадицији и азилу. Врло је значајно да постоји опште правило за решавање проблема екстрадиције којим би се аутоматски изручивали извршиоци отмице ваздухоплова држави регистрације ваздухоплова или држави места извршења деликта.

Погрешно би било сматрати да се само репресивним мерама може сузбити ова појава. Врло су значајне превентивне мере које се примењују на земљи и ваздуху. Сви аеродроми користе апарате за откривање металних предмета и експлозивних материја па се путници пре уласка у авион подвргавају личној контроли и исто тако се проверава и њихов пртљаг. У ваздуху неке авио-компаније користе „sky marshali-e“ који су уведени шездесетих година прошлог века. Међутим, мора се рећи да је ова мера и врло опасна по ваздухоплов и путнике, јер употреба ватреног оружја у ваздухоплову на висини од десетак хиљада метара може довести до најтежих последица. Треба знатније да долазе до изражаја морална средства осуде па и економске санкције могу имати задовољавајући резултат, као што је бојкот одређеног аеродрома, неиспоручивање резервних делова и авио опреме, штрајк летача и слично.

Ни током трајања Хладног рата нити у данашње доба, не постоји могућност да се у кривичној репресији за дела отмице ваздухоплова изађе из оквира националних правосудних органа иако је усвајањем Токијске, Хашке и Монреалске конвенције направљена основа за стварање међународног суда за суђење за кривична дела којима се угрожава безбедност међународног ваздушног саобраћаја. За реализацију ове идеје нужно је да у међународним односима дође до квалитативних промена, да јача солидарност и сарадња међу државама, да се успостави шири однос међусобног поверења, јер борба против међународног деликта са елементима тероризма је заједничка брига свих држава међународне заједнице. Уколико би се прихватила екстериторијална надлежност за суђење кривичних дела угрожавања безбедности међународног ваздушног саобраћаја државе би

имале више поверења да изруче извршиоца деликта таквом трибуналу но другој држави посебно ако се ради о непријатељској држави.

Обим присутности ваздушног тероризма у међународној заједници током посматраног историјског периода тражио је интензивна средства за његово сузбијање и појачану активност како на међународном плану тако и у националним оквирима, јер парцијални приступ у деловању и тражењу решења није пружао охрабрујућу перспективу.

Отмица ваздухоплова инспирисана политичким и идеолошким мотивима иза које стоје политичке организације не може се искоренити без одстрањивања дубљих узрока који до ње доводе. Највећи број отмица у посматраном историјском периоду вршен на Блиском истоку или од стране извршиоца са наведене територије, узрок томе није географски положај или посебно развијен ваздушни саобраћај већ политички положај тог подручја, нерешено палестинско питање и немогућност самоопредељења због постојећих констелација у међународним односима.

Историјски преглед појавних облика и узрока ове врсте тероризма указује да основну акцију у међународним и националним оквирима треба усмерити на откривање битних узрока тероризма уопште који извиру из неостваривања легитимних права народу на слободу, независност, постојећих облика експлоатације и владавине наметнутих режима у значајном делу земљине кугле. Ради ефикасније борбе против тероризма неопходно је постићи консензус суверених држава да се организовано супротставе свим узроцима и понашањима која су у узрочној вези са међународним тероризмом и то тако што ће на међународном нивоу сагласно пренети надлежност за кривично гоњење међународних кривичних дела отмице ваздухоплова и осталих дела са елементима тероризма са знатно ширем спектром кривичних дела на убудуће заједнички усвојеној платформи дефинисања ове врсте кривичних дела са међународним елементом како се на тај начин избегла опасност повреде начела суверенитета као једног од основних принципа Повеље УН и међународног права. Међутим, може се и убудуће очекивати да финансијски и војно јаке државе које имају интенцију нарушавања суверенитета других држава свесно минирају овакве напоре.

У циљу сигурности и ефикасној борби против ове врсте кривичних дела, проистиче потреба да се међународни ваздушни саобраћај учинити неутралним. То подручје не сме да се користи за терористичку активност па ни онда када стоје оправдани разлози за остваривање легитимних права народа за ослобођење, за самоопредељење, за деколонизацију, против експлоатације и разне дискриминације. Овај вид тероризма не сме да се правда остваривањем политичког циља без обзира на оправданост циља посебно јер средство извршења погађа све народе и грађане који нити имају могућност да утичу на друге суверене државе нити могу сносити кривицу за њихово поступање да би биле оправдане жртве.



## **ИЗВОРИ И ЛИТЕРАТУРА**

### **АРХИВСКИ ИЗВОРИ, ДОКУМЕНТА, ИЗВЕШТАЈИ, ОБЈАВЕ**

Архив Југославије

АЈ АКЈ Вашингтон, конзуларна архива

Архив Србије

Архив Војске Србије

Историјски архив Београда

### **ШТАМПА, БИЛТЕНИ, ГОДИШЊАЦИ**

- „Politika“ od 25.12.1960. godine
- „Politika“ od 26.12.1984. godine
- „Politika“ od 06. i 07.09.1986. godine
- „Politika“ od 28.08.1985. godine
- „Politika“ od 09.08.1984. godine
- „Večernje novosti“ od 09.08.1984. godine

- „Politika“ od 12.06.1985. godine
- „Politika“ od 26. i 27.08.1984. godine
- „Politika“ od 06. i 07.07.1984. godine
- „Ekspres politika“ od 08.07.1984. godine
- „Le Monde“ od 27.09.1976. godine
- Vjesnik“ od 31.10.1972. godine
- „Politika“ od 25. i 26.11.1984. godine
- „Politika“ od 14.07.1985. godine
- „Politika“ od 26.08.1985. godine
- „Politika“ od 07.11.1984. godine
- „NIN“ od 24.09.1972. godine
- „Večernje Novosti“ od 03.01.1985. godine
- „Politika“ od 28.02.1985. godin
- „Politika“ od 29.06.1985. godine
- „Politika“ od 30.03.1985. godine
- „Politika“ od 28.-31.07.1984. godine
- „Politika“ od 01.-06. i 08. avgusta 1984. godine
- „Novosti 8“ br. 228 od 09.08.1984. godine
- „Politika“ od 01.-03.08.1984. godine
- „Politika“ od 16.-20.06.1984. godine
- „Politika“ od 18. i 19.12.1973. godine;
- „NIN“ br. 1198 od 23.12.1973. godine
- „Politika“ od 21.-23. i 25.07.1973. godine
- „Večernje novosti“ od 04.08.1973. godine
- „Politika“ od 31.07. i 01.08.1984. godine
- „Politika ekspres“ od 28. i 29.03.1985. godine
- „Politika“ od 29. i 30.08.1984. godine
- „Politika“ od 11.09.1984. godine
- „Politika“ od 15.08.1984. godine
- „Politika“ od 27. i 28.09.1981. godine
- „Politika“ od 11.-16.08.1973. godine

- „Politika“ od 05., 06., 08., 09., 10., 14. i 19.12.1984. godine
- „Al Cejace“ od 13.12.1984. godine;
- „Al-Pau Al-Am“ od 13.12.1984. godine
- „Politika“ od 15.-30. juna i od 01.-12.07.1985. godine
- „NIN“ od 07.07.1985. godine
- „Večernje novosti“ od 15.-30.06.1985. godine
- „Večernje novosti“ od 01.-03.07.1985. godine
- „Vašington post“ od 15.-30 juna
- „Vašington post“ od 01.-03. jula
- „Le Monde“ od 15.-30. juna
- „Le Monde“ od 01.-03. Jula
- L'Express, br. 1051, od 30.08.-05.09.1971. godine
- „Politika“, od 24. 08. do 04.09.1971. godine
- „Politika“ od 14.02.1986. godine
- „Politika“ od 25.12.1960. godine
- „Politika“ od 01.04.1977. godine
- „Politika“ od 06.03.1986. godine
- „Politika ekspres“ od 06.03.1986. godine
- „Politika“ od 17.07.1985. godine
- „Politika“ od 13.07.1985. godine
- „Večernje novosti“ od 26.06.1985. godine
- Pariski Le Monde, 27.06.1985. godine
- „Politika“ od 26.07.1985. godine
- „Politika“ od 05.07.1985. godine
- „Politika“ od 25.07.1985. godine
- „Novosti“ od 21.08.1973. godine
- „Le Monde“, 30.09.1977.
- „Le Monde“ od 22. V 1971. godine
- „Vašington post“ od 26.06.1985. godine
- „New Times 1973. godine no 8 str. 28
- „Times“ od 20.10.1969. godine

- Jugoslovenska revija za krivično pravo i kriminologiju br. 1, Beograd, 1975
- Revija za Sociologiju, 1980
- Jugoslovenska revija za međunarodno pravo Br. 3, Beograd, 1976
- Jugoslovenska Revija za međunarodno pravo 2/1958
- Jugoslovenska revija za krivično pravo i kriminologiju br. 1, Beograd, 1975
- Jugoslovenska revija za međunarodno pravo br. 1, 1957
- Jugoslovenska revija za međunarodno pravo br. 2-3, 1974
- Jugoslovenska revija za međunarodno pravo XXVII, 1980

## **ЛИСТА МЕЂУНАРОДНИХ КОНВЕНЦИЈА И ПРОТОКОЛА**

- Конвенција о спречавању и кажњавању кривичних дела против лица под дипломатском заштитом, укључујући и дипломатске агенте, 14.12.1973.,
- ICAO/ ICAO Regulations and Recommendation,
- Конвенција о спречавању и кажњавању кривичних дела против особа под међународном заштитом (1973.) - Convention on the Prevention and Punishment of Crimes against Internationally Protected Persons, including Diplomatic Agents, annexed to General Assembly resolution 3166 (XVIII) of 14 December 1973, entered into force on 20 February 1977, Treaty Series, vol. 1035, United Nations, 2005.,
- Конвенција против узимања талаца (1979) - International Convention against the taking of hostages, adopted by the General Assembly of the United Nations on 17 December 1979, United Nations – Treaty Series, No. 21931, 1983.,
- Европски (JAA-JAR) и амерички ваздухопловни стандарди (FAA-FAR),
- Национални закон о ваздушној пловидби / Government Air Tr. Law (General),
- Конвенција о кажњивим делима и неким другим радњама у ваздухопловима (1963.),
- Конвенција о сузбијању незаконитих отмица ваздухоплова (1970.),
- Конвенција о сузбијању незаконитих поступака против сигурности цивилног ваздушног саобраћаја (1971.),

- Протокол о сузбијању незаконитих аката насиља на аеродромима који опслужују међународно цивилно ваздухопловство (1988.),
- Конвенција о обележавању пластичног експлозива у циљу његовог откривања, 01.03.1998.,
- Конвенција о међународном цивилном ваздухопловству - 1944. (Чикашка конвенција),
- Међународна конвенција УН за спречавање аката нуклеарног тероризма, 13.4.2005.,
- Конвенција Савета Европе о прању новца, тражењу, заплени и конфискацији,
- Међународна конвенција о спречавању напада терористичким бомбама, 15.12.1997.,
- Конвенција о спречавању и кажњавању кривичних дела против лица под дипломатском заштитом, укључујући и дипломатске агенте, 14.12.1973.,
- Конвенција о обележавању пластичног експлозива у циљу његовог откривања, 1.3.1998.,
- Конвенција о изједначавању неких правила у међународном ваздушном превозу - 1929. (Варшавска конвенција),
- Протокол о измени Варшавске конвенције - 1955. (Хашки протокол),
- Конвенција о накнади штете причињене трећим лицима на земљи од стране страног ваздухоплова - 1952. (Римска конвенција),
- Закон о облигационим и основним материјално-правним односима у ваздушној пловидби,
- Билатерални уговори о ваздушном саобраћају између СФРЈ и других држава (60 споразума),
- Протокол о сузбијању незаконитих аката на аеродромима који служе међународном цивилном ваздухопловству као допуна Конвенције о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства, 24.2.1988.,
- Конвенција о кривичним делима и неким другим актима извршеним у ваздухопловима, 14.9.1963. Токио,
- Конвенција о сузбијању незаконитих аката уперених против безбедности цивилног ваздухопловства, 23.9.1971., Монреал,
- Арапска конвенција о забрани тероризма, Лига арапских држава, 22.4.1998., Каиро,

- Конвенција о борби против тероризма, Организација исламске конференције, 1.7.1999.,
- Конвенција о превенцији и борби против тероризма, Организација афричког јединства, 14.7.1999., Алжир,
- Међународна конвенција против преузимања талаца (1979)
- Конвенција о безбедности особља Уједињених нација и придруженог особља (1994).
- Европска конвенција о сузбијању тероризма (1977),
- Конвенција Савета Европе о спречавању тероризма (2005),
- Конвенција о спречавању и кажњавању аката тероризма (Организација америчких држава, 1971).
- Арапска конвенција о забрани тероризма (Арапска лига, 1998)
- Конвенција о превенцији и борби против тероризма (Организација афричког јединства, 1999)
- Регионална конвенција о забрани тероризма, СААРЦ ( Бангладеш, Бутан, Индија, Малдиви, Шри Ланка ), донета 1987., ступила на снагу 22.8. 1988.,
- Уговор о сарадњи између држава чланица Заједнице независних држава у борби против тероризма, 4.6.1999., Минск
- Уговор о узајамном правном саобраћају између СФРЈ и НР Мађарске од 07.03.1968. ступио на снагу 18.01.1969.(Додатак Сл. листа бр.3/1968)
- Уговор о изменама и допунама Уговора о узајамном правном саобраћају између СФРЈ и НР Мађарске од 25.04.1986. ступио на снагу 05.12.1987.(Сл. лист СФРЈ МУбр.1/1987)
- Конвенција о спречавању и кажњавању аката тероризма, ОАД, 2.2.1971, Вашингтон,
- Конвенција о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова, 16.12.1970., Хаг,
- Европска конвенција о сузбијању тероризма, 27.1.1977.,
- Конвенција о физичкој заштити нуклеарног материјала, 26.10.1979.,
- Међународна конвенција против узимања талаца, 17.12.1979.,
- Међународна конвенција о забрани финансирања тероризма, 9.12.1999.,

- Допунски протоколи (1, 2, 3 и 4) о измени Варшавске конвенције - 1971. (Монтреалски протоколи),
- Конвенција Савета Европе о сузбијању тероризма, прихода од криминалаца и финансирања тероризма, 16.5.2005.,

## **ВАЗДУХОПЛОВНИ ЗАКОНИ, ПРАВО, ПРОПИСИ, ПРЕПОРУКЕ**

- Царински надзор на аеродрому / Airport Customs
- Уговори у ваздухопловству / Aeronautical Contracts
- Статус и врсте ваздухоплова / Aircraft Status and Categories
- Путници, пртљаг, роба и пошта у ваздухопловном саобраћају / Passengers,
- Прописи и препоруке Међународне организације за цивилно ваздухопловство
- Провођење ваздухопловне инспекције / Performs The Supervision (Aviation Inspector) in Air Transport
- Прекршаји и прекршајни поступак у ваздухопловству/ Law Violation in Aviation
- Правна природа ваздушног простора / Airspace in Air Law
- Осигурање у ваздухопловству / Aeronautical Insurance
- Осигурање у ваздухопловству / Aeronautical Insurance
- Национални закон о ваздушној пловидби / Government Air Tr. Law (General)
- Европски (JAA-JAR) и амерички ваздухопловни стандарди (FAA-FAR)
- Luggage, Goods and Airmail in Air Law
- Inspector in Air Transport
- ICAO/ ICAO Regulations and Recommendation

## **ЕЛЕКТРОНСКИ ИЗВОРИ**

<https://www2.brill.com/HA>

<https://lawjournal.mcgill.ca/wp-content/uploads/pdf/1305554-mankiewicz.pdf>  
[http://www.sukp.org.rs/pdfovi/krivicnopravni\\_instrumenti\\_suprotstavljanja\\_terrorizmu.pdf](http://www.sukp.org.rs/pdfovi/krivicnopravni_instrumenti_suprotstavljanja_terrorizmu.pdf)  
[https://www.iksi.ac.rs/zbornik\\_arhiva/zbornik\\_iksi\\_2\\_2015.pdf](https://www.iksi.ac.rs/zbornik_arhiva/zbornik_iksi_2_2015.pdf)  
<http://education.muprs.org/wp-content/uploads/2014/12/Zbornik-Terrorizam.pdf>  
<https://bibliotheques.univ-rennes.fr/ressources/rcadi-cours-de-lacademie-de-droit-international-de-la-haye>  
<https://hrcak.srce.hr/file/288075>  
<http://ricl.iup.rs/1413/1/Terrorizam-%20medjunarodni%20pogled.pdf>  
<https://scindeks-clanci.ceon.rs/data/pdf/0354-8872/2016/0354-88721602197G.pdf>  
<http://147.91.75.9/manage/shares/ZRAD/IS0504211349.pdf>  
[https://web.archive.org/web/20070516122858/http://www.unodc.org/unodc/terrorism\\_convention\\_aircraft.html](https://web.archive.org/web/20070516122858/http://www.unodc.org/unodc/terrorism_convention_aircraft.html)  
<https://hrcak.srce.hr/file/288075>  
<https://www.mpravde.gov.rs/tekst/25262/bilateralni-sporazumi-u-krivicnim-stvarima-.php>  
<https://unov.tind.io/record/73514?ln=en>  
<http://ricl.iup.rs/1413/1/Terrorizam-%20medjunarodni%20pogled.pdf>  
[http://www.fms-tivat.me/download/spec-radovi/Murisic\\_Slavojka.pdf](http://www.fms-tivat.me/download/spec-radovi/Murisic_Slavojka.pdf)  
[https://anali.rs/xml/197-/1971c/1971-4c/Anali\\_1971-4c-06.pdf](https://anali.rs/xml/197-/1971c/1971-4c/Anali_1971-4c-06.pdf)  
<https://www.google.com/search?client=firefox-b-d&q=RAF+ROTE+aRMEE>  
<https://kpolisa.com/books/Savremeni%20terrorizam%20u%20avio-saobra%C4%87aju.pdf>  
<https://scindeks-clanci.ceon.rs/data/pdf/0354-8872/2016/0354-88721602197G.pdf>  
<https://repositorij.fpzg.unizg.hr/islandora/object/fpzg:586/datastream/PDF>  
<https://kpolisa.com/books/Savremeni%20terrorizam%20u%20avio-saobra%C4%87aju.pdf>  
<https://hal.science/hal-01491057/document>  
<https://www.hdg.de/lemo/biografie/hanns-martin-schleyer.html>  
[http://crimenjournal.ius.bg.ac.rs/articles/Crimen\\_001-2013/Broj%201-2013%20-%2004%20Dragana%20Kolaric.pdf](http://crimenjournal.ius.bg.ac.rs/articles/Crimen_001-2013/Broj%201-2013%20-%2004%20Dragana%20Kolaric.pdf)  
<file:///C:/Users/Ilija/Downloads/135-Article%20Text-267-1-10-20180607.pdf>  
<https://scindeks-clanci.ceon.rs/data/pdf/0354-8872/2016/0354-88721602197G.pdf>



[https://open.uct.ac.za/bitstream/handle/11427/20242/Erasmus\\_2003.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://open.uct.ac.za/bitstream/handle/11427/20242/Erasmus_2003.pdf?sequence=1&isAllowed=y)  
[https://open.uct.ac.za/bitstream/handle/11427/20242/Erasmus\\_2003.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://open.uct.ac.za/bitstream/handle/11427/20242/Erasmus_2003.pdf?sequence=1&isAllowed=y)  
<https://iusadbellum.files.wordpress.com/2011/07/republique-dominicaine-1965.pdf>  
[https://kopaonikschool.org/wp-content/uploads/2020/02/PZ-9-2019\\_WEB.pdf](https://kopaonikschool.org/wp-content/uploads/2020/02/PZ-9-2019_WEB.pdf) Jacchia; La  
convenzione di Tokio, 1963. nell ordinamento italiano, IDA  
[https://books.google.rs/books?id=0VmdKAus7kcC&pg=PR5&hl=sr&source=gbs\\_selected\\_page&cad=2#v=onepage&q&f=false](https://books.google.rs/books?id=0VmdKAus7kcC&pg=PR5&hl=sr&source=gbs_selected_page&cad=2#v=onepage&q&f=false)  
[https://scholar.harvard.edu/files/armitage/files/free\\_sea\\_ebook.pdf](https://scholar.harvard.edu/files/armitage/files/free_sea_ebook.pdf)

## ЛИТЕРАТУРА

### МОНОГРАФИЈЕ

- Ahlbrecht Heiko, Geschichte der völkerrechtlichen Strafgerichtsbarkeit im 20. Jahrhundert, „Nomos Verlagsgesellschaft“, Baden-Baden 1999.
- Aristotel, Politika, Beograd, 1961.
- Аврамов Смиља, Крећа Миленко, Међународно јавно право, Службени гласник и Правни факултет Универзитета у Београду, Београд 2008.
- Baker J. Craig, The Protection of Diplomatic Personnel, England, Ashgate, 2006.
- Berman J. Harold, Soviet Criminal Law and Procedure, The RSFSR Codes, Second Edition, Harvard University Press, 1966.
- Blay K. Samuel, Ryszard Piotrowicz, and B. Martin Tsamenyi, Public International Law - An Australian Perspective, Oxford University Press, Oxford-New York, 1997.
- Breton Jean-Marie, Piraterie aérienne et droit international public, Revue générale de droit international public, Paris, 1971.
- Buillaume Gilbert, De Terrorisme Aerien-Terrorisme International, Paris, 1976.

- Гађиновић Радослав, Тероризам и пропаганда, Младост, Београд, 1983.
- Grotius Hugo Free Sea, Liberty Fund, Indianapolis, 2004.
- Valay M.E., De l'air et de l'espace, Deroutment des aeronefs 32 rev. Generale, 1969.
- Whiston M.A. William, Flavius Josephus the Jewish Historia, The University of Cambridge, London, 1737.
- Wakaki Shigetoshi, Terror- Tribunal, Die Nürnberger Rechtsprechung der Siegermächte 1945/46, München, 1996.
- Vest Hans, *Genozid durch organisatorische Machtapparate. An der Grenze von individueller und kollektiver Verantwortlichkeit*, Baden-Baden, 2002.
- Vitzthum Wolfgang Graf, Völkerrecht, De Gryter Recht, Berlin, 2007.
- Werle Gerhard, Völkerstrafrecht Mohr Siebeck, Tübingen 2020.
- Giuliano Mario, Les Relations Et Imunités Diplomatiques, RCADI, 1960.
- Grupa autora, Komentar Krivičnog Zakona SFRJ, Beograd, 1978.
- Grupa autora, Sovetskoje Ugolovnoje Pravo- Osobenaja Čast, Moskva 1981.
- David Eric, Le Terrorism and Droit International, Bruxelles 1974.
- Dedijer Vladimir, Sarajevo 1914., Prosveta, Beograd, 1966.
- Dimitrijević Vojin, Strahovlada : ogleđ o ljudskim pravima i državnom teroru, Peščanik - Fabrika knjiga, Beograd, 2016.
- Dimitrijević Vojin, Terorizam, Beograd, 1982.
- Dinstein Yoram, Criminal Jurisdiction Over Aircraft Hijacking, Published by Cambridge University Press: 12 February 2016.
- Đorđević Nenad, Politička nauka i terorizam, Arhiv za pravne i društvene nauke, Beograd, 1980.
- Етински Родољуб, Међународно јавно право, „Службени гласник” и Правни факултет Универзитета у Новом Саду, Нови Сад, 2010
- Ellery C. Stowell, Projects of the American Institute of International Law on Treaties, Diplomatic Agents, and Consuls, The American Journal of International Law, Vol. 21, No. 2, Published By: Cambridge University Press, 1927.
- Emanuelli Claude, Les Moyens de Prevention et De Sanction en Cas D'action Illicite Contre L'aviation Civile Internationale, Paris, 1974.

- Eser Albin, Sieber Ulrich, Arnold Jörg, Strafrecht in Reaktion auf Systemunrecht, Schriftenreihe des Max-Planck-Instituts für ausländisches und internationales Strafrecht, Freiburg im Breisgau, Germany, 2000.
- Zlatarić Bogdan, Krivičnopravni problemi međunarodnog zrakoplovnog prava, Jugoslovenska revija za međunarodno pravo br. 1, 1957.
- Zlatarić Bogdan, Otmice aviona i drugi oblici ugrožavanja međunarodne civilne zračne plovidbe, Zagreb, 1974.
- Zlatarić Bogdan, Tokijska konvencija o krivičnim delima avionima, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu br. 4, 1971.
- Jankov Fernanda F. Fernandez, Pojam međunarodnog krivičnog dela i njegova evolucija, Strani pravni život, god. LXIV, br. 2, Beograd, 2020.
- Јовашевић Драган, Међународна кривична дела – одговорност и кажњивост, Ниш, 2010.
- Јовашевић Драган, Петровић Борислав, Кривично (казнено) право, Посебни дио, Правни факултет, Сарајево, 2005.
- Janković Branimir, Međunarodno Javno Pravo, Beograd, 1981.
- Janković Branimir, Osnivanje Međunarodnog Krivičnog Suda, Sarajevo, 1957.
- Jeckins Brian and Johnson Janera, International Terrorism. Chronology 1968-1974; Santa Maria, California 1974.
- Johnson Janera, Hronolgy 1968-1974, Santa Maria, California, 1974.
- John Jones, Steven Powles, International Criminal Practice, 3rd Edition, New York, 2003.
- Jovanović Ljubiša, Krivična odgovornost pojedinca u Međunarodnom krivičnom pravu, Pregled, Sarajevo 1962.
- Jovanović Ljubiša, Krivično Pravo – Opšti Deo, Beograd 1986.
- Jovanović Ljubiša, Krivično Pravo – Posebni Deo, Beograd 1983.
- Krivokapić Boris, Međunarodno javno pravo, Treće izmenjeno i dopunjeno izdanje, Institut za uporedno pravo, Beograd, 2017.
- Kastro Fidel, Kuba Smrt, Beograd, 1972.
- Kelsen Hans, The Law of the United Nations, New York 1950.
- Laquer Walter, Terrorism, London, 1977.
- Laquer Walter, The Terrorism Reader, Philadelphia, 1978.

- Laqueur Walter, A History of Terrorism, Transaction Publishers, 2016.
- Миленковић Слободан, Унутрашња надлежност државе и међународна заштита људских права, докторска дисертација, Београд, 1972.
- Marks Karl, Nemačka ideologija, rani radovi, Naprijed, Zagreb, 1961.
- Micbener A. James, The Covenant, Fawett Crest, New York, 1980.
- McAlhone Christina and Huxley R. Bins, Criminal Law - the Fundamentals, Second Edition, Sweet and Maxwell London, 2010.
- Novoselec Petar, Josipović Ivo; Krapac Davor, Stalni međunarodni kazneni sud, „Hrvatski pravni centar” i „Narodne novine”, Zagreb, 2001.
- Parry Albert, Terorizam from Robespierre to Arafat, New York, 1976.
- Pella Vespasian, La repression de la piraterie, Rec. des Cours de l’ADI, 1926., Harvard Research in International Law, After Convention on Piracy, AJIL, 1932.
- Раичевић Небојша, Легалност унилатералне хуманитарне интервенције, Зборник радова „Двадесет година Дејтонског мировног споразума“, Источно Сарајево, 2017.
- Randelović Nebojša, Lazić V. Željko, Krivična dela sa povećanim rizikom od diskriminacije, Institute for Legal-Economic Research an Education Iuridica Prima, Skopje, 2019.
- Raymond Aron, Društvena samozaštita i savremeno međunarodno pravo, Beograd, 1976.
- Reteur Paul, Droit Internationale Public, Paris, 1976.
- Roberts Adam, The So-Called ‘Right’ of Humanitarian Intervention, Yearbook of International Humanitarian Law, Vol. 3, Hague, 2002.
- Симеуновић Драган, Тероризам, Правни факултет Универзитета у Београду, Београд, 2009.
- Simeunović Dragan, O moralnosti terorizma, Polja, Beograd, 1982.
- Sloan T. Letman, Some Sociological Aspect Of Terror-Violence In Colonial Setting International Terrorism And Political Crimes Springfield 1975.
- Стојановић Зоран, Међународно кривично право, десето издање, Правна књига, Београд, 2017.
- Стојановић Зоран, Коментар кривичног законика, девето измењено издање, Службени гласник, Београд, 2019.

- Sunberg Jakob, Politikal Hijackings, In Politice, Crime And The International Seene: An Inter-American Focus, Adler i Mucller, Porto Rico, 1972.
- Suuberg Jakob, The Case: Tsironis in Eassiouni, izd. International Terrorisma and politikal Crimes, Chicago 1974.
- Tesón R. Fernando: Humanitarian Intervention: An Inquiry into Law and Morality, New York, 1997.
- Tomaševski Katarina, Izazov terorizma-problemi suzbijanja terorizma u međunarodnoj zajednici, Beograd, 1973.
- Federation Of Airline Pilots Assoclations, Cornell Int L L J., 1970.
- Feller S.Z., Comment on 'Criminal Jurisdiction over Aircraft Hijacking, Hebrew University of Jerusalem Legal Research Paper,1972
- Filipović Bogoljub, Otmice vazduhoplova u svetlu normi međunarodnog i uporednog prava, Beograd, 1973.
- Halliday Fred, The World at 2000: Perils and Promises, New York, 2001.
- Harmon C. Christopher, Terrorism Today, London and Portland, 2. Edition, 2000.
- Herdegen Matthias, Völkerrecht, 18. Auflage, “Verlag C.H.Beck”, München, 2019.
- Cahier Ph., Le Droit Diplomatique Coutemporain, Geneve, 1964.
- Christoph Safferling, Internationales Strafrecht - Strafanwendungsrecht, Völkerstrafrecht, Europäisches Strafrecht, springer Verlag, Heiderberg, 2011.
- Christine Gray, International Law and the Use of Force, Oxford, 2000.
- Comment on 'Criminal Jurisdiction Over Aircraft Hijacking, Hebrew University of Jerusalem Legal Research Paper, Jerusalem, 1972.
- Шкулић Милан, Међународно кривично право, Просторно важење кривичног права - Кривично право међународног порекла - Међународна кривичноправна помоћ - Зачеци кривичног права, Службени Гласник, Београд, 2022.
- Шкулић Милан, Међународни кривични суд – надлежност и поступак, Правни факултет у Београду и Досије, Београд, 2005.
- Škulić Milan, Међународни кривични суд, Centar za publikacije Pravnog fakulteta u Beogradu, Beograd, 2005.
- Škulić Milan, Ratni zločini i drugi osnovni instituti međunarodnog krivičnog prava, Udruženje javnih tužilaca i zamenika javnih tužilaca, Beograd, 2011.

- Schwarzenberger Georg, The Problem of an International Criminal Law, Current Legal Problems, Published 1950.

## **СТРУЧНИ ЧАСОПИСИ И НАУЧНИ РАДОВИ**

- Bassiouni M. C., Ideologically motivated offences and the political offence exception in extradition, The De Paul Law Review, No 2/1969.
- Bassiouni M. Cherif, Ideologically motivated offenses and the political offenses exception in extradition - a proposed juridical standard for an unruly problem, De Paul L. Rev., 1969.
- Bjelajac Đ. Željko, Jovanović B. Milovan, Savremeni terorizam u avio-saobraćaju, Međunarodna politika, br. 1147 , jul–septembar 2012.
- Bodrožić P. Ivana, Međunarodni dokumenti i razvoj nacionalnog korpusa krivičnih odredaba o terorizmu, Pravni život, Beograd, Knjiga 615, Broj 9/2019.
- Boyle P. Robert, Pulsifer Roy, The Tokyo Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board, Journal of Air Law and Commerce, Volume 30, Issue 4, Article 2, 1964.
- Branislav Janković, Osnivanje međunarodnog krivičnog suda, Godišnjak Pravnog fakulteta u Sarajevu, 1957.
- Valladao Haroldo, Piraterie Arienne, Nouveau Delit International, RGAE No 3,1969.
- Vasiljević Vladan, O krivično pravnoj zaštiti od terorizma, Jugoslovenska revija za međunarodno pravo XXVII, 1980.
- Гајић Душан, Међународни кривични суд - надлежност, право које се примењује и општа начела кривичног права, Гласник адвокатске коморе војводине, часопис за праву теорију и праксу, број 4, Нови Сад, 2003.
- Glaser Stephan, Droit International Penal Conventionnel, Bruxelles, 1970.
- Glaser Stephan, Quelques observations sur le detournementt d'aeronefs, RGDIP, 1972.
- Glišović Milan, Otmica vazduhoplova kao bezbednosna pretnja civilnom vazduhoplovstvu, Žurnal za kriminalistiku i pravo, Beograd, 2016.
- Glosong Heribert, La Convention Europeene la repression du terrorism provocation ou instrument De Paix Ici L'Europe, 1977.

- Godišnjak Pravnog Fakulteta U Sarajevu, Sarajevo 1957.
- Guillaume Gilbert, La Convention de La Haye du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, *Annuaire Français de Droit International Année, 1970*.
- Dando N., La repression de la copture illicite d'aeronefs an Japan, *R.D.P.C., Nos 3-4/1971-72*.
- David Eric, Detournement d'avions et le droit international, *6 rev. Belge de Droit International, 1970*.
- David Eric, Les détournements d'avions et le droit international, *Revue Belge de droit international, 1970*.
- Essai Jasqurmin, D'une Approche Criminolgique De „L'aerocriminal“, *Ricpt, No 4, 1971*.
- Jasqurmin Maintrise, Illicite D'aeronefs, *Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique (RICPT), No 4/1972*.
- Jovašević Dragan, Međunarodno krivično pravosuđe – Između prava, pravde i pomirenja, *Međunarodni problemi, godina LXIII Beograd, broj 4, časopis Instituta za međunarodnu politiku i privredu, 2011*.
- Јовашевић Драган, Кривична дела тероризма-европски стандарди и право републике Србије , *Војно дело, Београд, 1/2017*.
- Јовашевић Драган, Облици испољавања међународног кривичног дела, *Заштита људских и мањинских права у европском правном простору, Зборник Правног факултета у Универзитета у Нишу, LXII, 2012*.
- Капетановић Горан, Међународни тероризам и Уједињене нације, *Анали Правног факултета у Београду 1-2/80*.
- Kelsen Hans, Collective security and collective self-defense under the charter of the united nations, *American Journal of International Law, vol. 42, 1948*.
- La Pradelle, La detournements et le droit international, *RGAE, No 3/1969*.
- Levasseur Georges, Les qualifications penales possibles des agissements tendant au detournement d'aeronefs, *En vol en droit Francais, RDPC, N 3-4, 1971-72*.
- Mankewicz H. René, Le projet de convention relative a la capture illicite d'aeronefs elabore par le comite juridicue de O.A.C I., *Rev. Francaise De Droit Aerien 24, 1970*.
- Mapelli Y. Loper, Captur illoicite d'aeronefs, *RFDA, No 3, 1972*.

- Marković Milan, Međunarodna krivična dela i razvoj međunarodnog krivičnog prava, JRMP, Br. 1/1972.
- Mayer Alex, Crimes In Aircraft 1958 48 Intl Ass N Rep 306-19 Un Nouveau Probleme Juridique La Pirateria Reshershe De Normes D'apolication Internationale, 23 Rev Francaise De Droit Aerien, July Sept. 1969.
- Mc Mahon John P., Air Hijacking: Extradition as a Deterent, The Georgetown Law Journal, 1975.
- Meyer Alex, Un nouvequ probleme juridique: Lapiraterie aeriene, RFDA, 1969.
- Milenković Slobodan, Otmice vazduhoplova i suverenost država, Međunarodna Politika XXIX,1978.
- Milenković Slobodan, Pribegavanje sili radi zaštite građana i inostranstva, Jugoslovenska revija za međunarodno pravo br. 3, Beograd, 1976.
- Milošević Milan, Ugrožavanje lica pod međunarodnom pravnom zaštitom, Pravni Život, Kopaonik, 2008.
- Миленковић Слободан, Отмице ваздухоплова суверених држава, Међународна политика, Београд, бр.676, 1978.
- Миленковић Слободан, Прибегаванье сили ради заштите грађана у иностранству, Југословенска ревија за међународно право бр. 3, Београд, 1976.
- Петровић Драгана, Покушај одређења универзално прихватљиве дефиниције тероризма, Институт за упоредно право, Безбедност, бр. 1., Београд, 2014.
- Pella Vespasian, Consideration Sur une code de crimes coutrela raix et la securite de l'umanite, Revue De Droit International, April-Juine 1950.
- Plavski, Le Detournement D'aeronefs, RSCDPC, No 2/1973.
- Pontavice E., Piratcrie Aeriene, Notions Et Effets, Revue General de l'air et de l'espace,1982.
- Sunberg Jakob, Otmica aviona, Jugoslovenska revija za krivično pravo i kriminologiju br. 1, Beograd, 1975.
- Sunberg Jakob, Piracy Air And Sea, The De Paul Law Review, No 2/1970.
- Sunberg Jakob, Piracy in the air-the case for an International Criminal Court, The Journal of fir law comerce, 1971.



- Стаменковић Радош, Економска криза и Хладни рат, Међународни проблеми. – Бр. 1, 1950.
- Стојановић Зоран, Начело кривице и одговорност саучесника, Годишњак Правног факултета, година IV, 2/2013.
- Trajković Miodrag, Neuspeh rimskih konferencija o otmicama, Međunarodna Politika br.566, 1973.
- Трајковић Миодраг, Дилеме међународног ваздухопловног права, Анали Правног факултета у Београду, Број 1-2, 1974.
- Feller S.Z., La Piraterie Aerinne dan le Droit Penal Izraelien, Revue De Droit Penal et de Criminologie, No 3-4/1971-72
- Filipović Bogoljub, Pravni problemi u vezi sa otmicama vazduhoplova i ugrožavanje bezbednosti leta; Pravni život, Br. 3, 1973.
- Hasel V. Conrad, Terror: The Crime of The Privileged-An Examination and Prognosis, Terrorism-an International Journal-Grane Russak, New York, Vol. I, No 1/1977.
- Шкулић Милан, „Командна одговорност – историјат, Римски статут и југословенско кривично право“ Архив за правне и друштвене науке, 4/2002.
- Škulić Milan, Neposredna primena međunarodnog krivičnog prava u Srbiji, Anali Pravnog fakulteta u Zenici, br. 10, 2003.

## ПОПИС СКРАЋЕНИЦА

- **ВОАС** – Британска авио компанија
- **AFDI** - Annuaire Français de Droit International(Анали међународног права Француске)
- **FLNC** – Фонт за национално ослобађање Корзике ( корзикански - Fronte di Liberazione Naziunale Corsu)
- **IATA** - Међународно удружење ваздушног саобраћаја

- **ICAO** - Организација међународног цивилног ваздухопловства (енгл. International Civil Aviation Organization)
- **IFALP** – Internacional Federacion of Air Line Pilots Associations
- **ILA** – International Law association (међународна правна асоцијација)
- **ILA** - International Law Association
- **JAL** - Јапанска авио компанија
- **JRMP**- Југословенска ревија за међународно право
- **KLM** - Холанска авио компанија
- **LCT** – Пољска авио компанија
- **NAP** - Језгра наоружаног пролетаријата, (итал. Nuclei armati proletari)
- **OACI** - Организација међународног цивилног ваздухопловства (енгл. International Civil Aviation Organization), позната по свом акрониму ICAO
- **PFLP** - The Popular Front for the Liberation of Palestine (Народни фронт за ослобађање Палестине)
- **RAF**- Краљевско ратно ваздухопловство(ратно ваздухопловство Уједињеног Краљевства), такође Фракција црвене армије у СР Немачкој (Rote Armee Raction)
- **RCADI** -Recueil des Cours de l'Academie de Droit Internationale (Зборник радова Академије међународног права)
- **RDPC** - Revue de Droit Pénal et de Criminologie, (ENG:International Review of Criminologie)
- **RDPI** -Revue Internationale de Droit Pénal
- **RGAE**- Revue internationale de droit comparé Année
- **RGDIP** - Revue Générale deDroit International Public(Revija међународног права)
- **RICPT** - Revue Internationale de Criminologie et de Police Technique
- **RKKP** - Revija za kriminologiju i krivično pravo
- **SABENA**-Белгијска авио компанија
- **SAS** – Скандинавска авио компанија
- **SFRJ** – Социјалистичка федеративна република Југославија
- **TWA** - Америчка авио компанија
- **UK** – Уједињено краљевство Велике Британије
- **UN** - Уједињене Нације

- **АЈ** - Архив Југославије
- **АС** - Архив Србије
- **ГСУН** – Генерални савет Уједињених Нација
- **ЕТА** - националистичка и сепаратистичка организација у Баскији, акроним - баск. *Euskadi Ta Askatasuna* — „Баскијска домовина и слобода”
- **ИРА** – Ирска републиканска армија
- **КЗЈ** – Кривични закон Југославије
- **КЗЧСРС** – Кривични закон Социјалистичке републике Чехословачке
- **КЈ** - Краљевина Југославија
- **КСХС** - Краљевина Срба, Хрвата и Словенца
- **НАТО** – Северноатлантски савез (енгл. *North Atlantic Alliance*)
- **СССР** – Совјетски Савез
- **СФРЈ** – Социјалистичка федеративна република Југославија
- **ФНРЈ** - Федеративна Народна Република Југославија

### *Биографија аутора*

**Докторант Томислав С. Трајковић**, рођен је 01. септембра 1969. године у Гњилану, Република Србија, где је завршио основну и средњу школу, звање дипломираног правника стекао је на Правном Факултету, Универзитета у Нишу, постдипломске докторске студије уписао је на Правном факултету, Универзитета у Нишу.

Током студији активно је био ангажован у удружењу младих правника „Елса“ где је током 1996. био председник нишког удружења на факултету у Нишу. Након завршеног правног Факултета у Нишу радио као адвокатски приправник волонтер до 01.09.1996. године, након чега био на приправничком стажу у Општинском суду у Нишу почев од 01. Септембра 1996. године.

Правосудни испит положио 19. јуна 1998.године, након чега почев од 01.09.1998.год. примљен сам на радно место стручног сарадника у Општинском суду у Нишу. Новембра

1999. год. изабран за судију Општинског суда у Нишу, где обављао дужност 6 година на пословима судије-председника кривичног већа и функцију заменика председника ванрасправног кривичног већа Општинског суда у Нишу. Од јануара 2010. године је на функцији судије Вишег суда у Нишу до децембра 2020. године када је изабран за судију Апелационог суда у Нишу, коју функцију тренутно обавља. Такође, обавља функцију члана Дисциплинске комисије при Високом савету судства почев од 23.01.2014. год.

**Едукација:** По позиву Института за људска права Универзитета у Рованиемиу-Финска, гостовао на месту истраживача-научног сарадника, на катедри професора Франка Хорна у току септембра и октобра 1998. године.

Поседује бројне лиценце о стеченим знањима током рада, и то за поступање у поступцима кривичних дела из чл. 13 у вези са чл. 2 Закона о организацији и надлежности државних органа у сузбијању организованог криминала, тероризма и корупције. Прошао обуку за ментора на Правосудној академији. Поседује лиценцу за поступање у кривичним поступку за које су потребна посебна знања у области права детета и кривичноправне заштите малолетних лица лиценцу за медијатора АДРП 025-О/2019 од 15.06.2019. године. Држао је током 2019 и 2020 обуку судијама у Правосудној академији на тему дисциплинске одговорности судија. Држи вежбе на Машинском факултету у Нишу у својству сарадника у настави по одобрењу Високог савета судства.

Тренутно члан Дисциплинске комисије при Високом савету судства почев од 23.01.2014. године, које послове и данас обавља.

**Научноистраживачки рад,** кандидат је редован учесник међународних и националних конференција и скупова из области међународног кривичног права и историје права. Учествовао је на више научно-истраживачких и апликативних пројеката и студија у организацији Савета Европе, Правосудне академије и др. Објавио је више научних и стручних чланака из области права, историје права и кривичног права.

**Кандидат Трајковић Томислав** активно се служи енглеским и немачким језиком, ожењен је и отац троје деце.

## ИЗЈАВА О АУТОРСТВУ

Изјављујем да је докторска дисертација, под насловом  
„Тероризам кроз историју са освртом на отмице ваздухоплова у периоду Хладног рата”

- резултат сопственог истраживачког рада;
- да ову дисертацију, ни у целини, нити у деловима, нисам пријављивао/ла на другим факултетима, нити универзитетима;
- да нисам повредила ауторска права, нити злоупотребила интелектуалну својину других лица.

Дозвољавам да се објаве моји лични подаци, који су у вези са ауторством и добијањем академског звања доктора наука, као што су име и презиме, година и место рођења и датум одбране рада, и то у каталогу Библиотеке, Дигиталном репозиторијуму Универзитета у Нишу, као и у публикацијама Универзитета у Нишу.

У Нишу, 28.06.2023. године

Потпис аутора дисертације:

---

(Име, средње слово и презиме)

ИЗЈАВА О ИСТОВЕТНОСТИ ЕЛЕКТРОНСКОГ И ШТАМПАНОГ ОБЛИКА  
ДОКТОРСКЕ ДИСЕРТАЦИЈЕ

Изјављујем да је електронски облик моје докторске дисертације, под насловом:  
„Тероризам кроз историју са освртом на отмице ваздухоплова у периоду Хладног рата”  
коју сам предао/ла за уношење у Дигитални репозиторијум Универзитета у Нишу,  
истоветан штампаном облику.

У Нишу, 28.06.2023. године

Потпис аутора дисертације:

---

(Име, средње слово и презиме)

## ИЗЈАВА О КОРИШЋЕЊУ

Овлашћујем Универзитетску библиотеку „Никола Тесла“ да у Дигитални репозиторијум Универзитета у Нишу унесе моју докторску дисертацију, под насловом: „Тероризам кроз историју са освртом на отмице ваздухоплова у периоду Хладног рата” Дисертацију са свим прилозима предао/ла сам у електронском облику, погодном за трајно архивирање. Моју докторску дисертацију, унету у Дигитални репозиторијум Универзитета у Нишу, могу користити сви који поштују одредбе садржане у одабраном типу лиценце Креативне заједнице (Creative Commons), за коју сам се одлучио/ла.

1. Ауторство (CC BY)
2. Ауторство – некомерцијално (CC BY-NC)
3. Ауторство – некомерцијално – без прераде (CC BY-NC-ND)
4. Ауторство – некомерцијално – делити под истим условима (CC BY-NC-SA)
5. Ауторство – без прераде (CC BY-ND)
6. Ауторство – делити под истим условима (CC BY-SA)

У Нишу, 28.06.2023. године

Потпис аутора дисертације:

---

(Име, средње слово и презиме)