

Dr Berislav Pavišić,
Sudac Vrhovnog suda Hrvatske

UDK 344.63:347.79
izvorni znanstveni rad

USPOREDNI OSVRT NA KRIVIČNA DJELA ZAŠTITE REDA
(PORETKA ODNOSA) U PLOVIDBI

Krivičnopravna zaštita reda, poretka odnosa u plovidbi, ostvaruje se na komparativnom planu različitim sistemima i još više raznovrsnim legislativnim rješenjima. U znatnom broju zemalja velike pomorske i uopće plovidbene tradicije i danas se primjenjuje niz specifičnih odredaba koje u odnosu na opće inkriminacije odlikuju posebne, s ambijentom plovidbe povezana specifična obilježja. Objektivno, postojanje takvih propisa znači širenje zone kriminalne represije, ali i njeno modeliranje prema specifičnim kriminalnopolitičkim ciljevima koji egzistiraju u ambijentu plovidbe. U radu je dat pregled najznačajnijih sistema posebnog plovidbenog krivičnog zakonodavstva nekolicine evropskih i drugih zemalja, s osvrtom na stanje u jugoslavenskom zakonodavstvu.

1. Red (poredak odnosa) plovidbe

Imamo li u vidu osobitost plovidbe koja se ogleda u postojanju niza specifičnih odnosa medju njenim sudionicima, očita je potreba za uvodjenjem termina kojim bi se izrazila ona kvaliteta interakcija ljudi u plovidbi, koja znači mirno, svrsishodno, redovno odvijanje. To je po našem mišljenju osnovni smisao reda, urednosti, plovidbe. On je u funkciji oznake stanja, kvalitete specifičnog aspekta plovidbene stvarnosti, potreban upravo pri razmatranju pojave kažnjivih radnji, kad se javlja kao oznaka napadnutih vrijednosti.¹⁾

Domaće zakonodavstvo vezuje urednost plovidbe uz plovidbu (čl. 24 ZOPIUP), brod (čl. 129 i 138 ZOPIUP), pomorski brod (čl. 138, st.2 ZOPIUP), luku, zimovnik, prijevodnicu (čl. 154 ZOPIUP) itd.

Red, urednost plovidbe karakterizira poređak odnosa u plovidbi koji je uobičajen, normalan. Povlačenje precizne granice izmedju sigurnosti plovidbe i upravo raspravljene kategorije ponekad je teško izvedivo. Medjutim, i kod jedne i kod druge kvalitete naglašena je važnost pravne regulacije. Otuda se red plovidbe ponekad shvaća kao skup pravnih pravila, a što on u formalnom smislu i jest.

U tekstu koji slijedi dat je prikaz tipičnih inkriminacija zaštite reda plovidbe, s time da je izvan okvira razmatranja ostalo krivično djelo piratstva, koje je obradjeno u drugoj principi.²⁾

2. Krivična djela zaštite reda plovidbe - usporedni osvrt

U znatnom broju stranih zakonodavstava krivična djela zaštite reda plovidbe čine važnu skupinu inkriminacija u plovidbi. Pretežno ih nalazimo u posebnom krivičnom zakonodavstvu, uglavnom u osnovnom plovidbenom aktu. Zavisno o tehnici pojedinog zakonodavnog sustava razvrstana su u jednu ili više skupina, pri čemu je kriterij razdiobe poseban aspekt zaštite, subjekt izvršenja, ili rjedje neka druga okolnost.

Tako npr. modaliteti radnje služe kao osnova grupiranja tih djela u Drugom naslovu, trećem odjeljku, paragrafu II, Alžirskog pomorskog zakonika (delicti protiv reda i discipline na brodu) i paragrafa III istog zakonika (delicti protiv reda plovidbe na moru). Slična je metoda primjenjena u Glavi III C.D.P. (istupi protiv unutrašnjeg reda na brodu) i Glavi IV istog akta (istupi protiv reda plovidbe). Bit pravnog dobra koje je objekt zaštite jasno dolazi do izražaja u sustavnosti švicarskog zakona iz 1953. godine (Glava II, krivična djela protiv discipline i reda na brodu i Glava III, krivična djela protiv organizacije švicarske plovidbe). U Drugom naslovu, prvom poglavlju, Trećeg dijela Talijanskog plovidbenog zakonika, svrstana su krivična djela protiv osobnosti države, u drugom poglavlju protiv reda plovidbe i reda na

brodu, a u trećem protiv brodskih i konzularnih vlasti, te u petom protiv javne vjere, šestom protiv vlasništva broda i tereta, sedmom protiv osobe, što je svakako najopsežnija posebna regulacija razmatrane materije koja nam je poznata.

Skupina krivičnih djela zaštite reda plovidbe (ponekad se označava kao zaštita poretku u plovidbi, obuhvaća raznovrsna krivična djela. Mnogi su poreci za razliku od upravo nabrojenih, zaštitu pravnih dobara o kojoj je riječ, ostavili u okvirima općeg zakonodavstva ne smatrajući da je ambijent plovidbe u toj mjeri specifičan da zahtijeva uvodenje posebnih zakonodavnih figura, a još manje njihovo izdvajanje u posebno krivično zakonodavstvo.³⁾

To je slučaj s domaćim zakonodavstvom, zatim sa sustavima Poljske, DRNJ, RSFSR. Daljnja skupina je u osnovi slična prvoj, s tom razlikom što je ovdje naglašeno značenje posebnih svojstava subjekta (to je inače jedna od važnih značajki talijanske regulacije, ali po našem mišljenju nije dominantno klasifikacijsko obilježje), što se osobito primjećuje u zakonodavstvu Švedske (krivična djela u Mornarskom zakonu), Gvineje - Conachri, (krivična djela Plovidbenog zakonika). Tu se razmatrana krivična djela pojavljuju kao delicti članova posade, zapovjednika, a samo izuzetno i drugih osoba.⁴⁾

Unutar te skupine krivičnih djela u plovidbi razlikuju se inkriminacije zaštite reda na brodu i zaštite reda u plovidbi u užem smislu. Bit pretežnog dijela inkriminiranih ponašanja je radnja ili propuštanje radnje sudionika plovidbe u užem smislu, prije svega članova posade (uključivši i zapovjednika), a rjeđe osoba na plovilima. Otud i zaključak da se radi o protudužnosnom ponašanju, kršenju posebnih obveza u plovidbi, koje su ili izričito predviđene u plovidbenim propisima ili se radi o povredi općih društvenih vrijednosti s posebnim značajkama u plovidbi.

Krivična djela zaštite reda na brodu moguće je podijeliti na skupinu krivičnih djela zaštite posebnih dužnosti članova posade i skupinu inkriminacija zaštite odnosa discipline na brodu.

Unutar spomenutih skupina moguća je daljnja podjela na temelju subjekta na krivična djela članova posade, zapovjednika, te ostalih subjekata. Ovaj posljednji kriterij omogućuje diobu krivičnih djela zaštite reda plovidbe, jer je klasifikacija po sredstvom drugih kriterija otežana, a zbog raznorodnosti krivičnih djela.

U nastavku izlaganja nastojat ćeemo istaknuti glavne značajke pojedinih skupina, upozoriti na tipične inkriminacije, a najvažnije i detaljnije obraditi.

Krivična djela zaštite posebnih dužnosti članova posade po svojoj prirodi predstavljaju posebna krivična djela zapovjednika i članova posade broda. Kroz to svojstvo učinioца djela ispoljava se funkcionalni nexus. To su protodužnosna ponašanja u plovidbi. Prostor inkriminiranog ponašanja ostalih subjekata bitno je sužen i praktično sveden na osobe na plovilu. Zaštita odredbi krivičnog prava usmjerenja je na specifične plovidbene društvene odnose, ali i na opće društvene vrijednosti koje su vezane uz položaj pojedinog sudionika plovidbe iz razmatrane skupine. Organizacija poslova na brodu, nesmetano funkcioniranje pojedinih službi, hijerarhija i disciplina elementi su objekta zaštite. Te najosnovnije značajke odredjuju i sadržaj inkriminiranih radnji. Tu je značajna prisutnost delikata načijena, ali i aktivnih ponašanja, delikata povrede i ugrožavanja. Česta je njihova povezanost sa zaštitom sigurnosti plovidbe. Tipični oblici krivičnih djela te skupine su napuštanja mjesto straže, broda, neizvršenje zadatka, izričite naredbe, neprijavljanje određenih dogadjaja, ali i aktivnih postupaka kao što su stavljanje u stanje omamljenosti, postupci protivni pravilima brodske discipline, itd.

Zapovjednik broda odgovara za napuštanje mjesto obavljanja zadatka, plovila, nadzora nad plovilom, neosiguranja uvjeta života i rada članova posade i putnika, propusta u vodjenju brodskih knjiga, obavljanja o posebnim dogadjajima, itd. Tipično krivično djelo iz ove skupine je dezterterstvo.

Dezterterstvo je u osnovi napuštanje mjesta obavljanja dužnosti u plovidbi. Odredba o tome zadržala se u nekim zakonodavstvima sve do novijeg vremena (čl. 1091 Plovidbenog zakonika Italije, čl. 30 C.D.P., čl. 114 Mornarskog zakona SRNJ). Inkriminacije se svode na obuhvaćanje radnje samovoljnog udaljenja člana posade broda (čl. 143 i 144 ZOPIUP).⁵⁾

Tendenciju sužavanja područja odgovornosti za dezterterstvo prvi je označio Seamans Act SAD iz 1915. godine, predviđanjem isključivo novčane kazne za taj učin. Ta je linija razvoja uočljiva u ranijem Švedskom zakonu iz 1923. godine (čl. 75), Norveškom mornarskom zakonu iz 1923. godine (čl. 502), Belgijском C.D.P., tako da je u to vrijeme strogosću odsakalo jedino sovjetsko zakonodavstvo (KZ iz 1924. god. čl. 126-a.).

Taj trend je prisutan i danas. U primjeru domaćeg zakonodavstva dezterterstvo samo pod određenim uvjetima predstavlja prekršaj. Razloge takvog razvoja treba tražiti u činjenici da dezterterstvo zapravo predstavlja oblik neispunjena ugovorne (radne) obveze i da se po tome bitno razlikuje od drugih oblika zabranjenih ponašanja u plovidbi.

Zato se i ondje gdje je dezterterstvo zadržano kao kriminalni učin nastoji iznaći stanovite kvalifikatorne okolnosti koje se uvrštavaju kao konstitutivni elementi bića djela.

Tako npr. čl. 114 Mornarskog zakona SR Njemačke, zahtjeva da je dezertiranje uslijedilo izvan teritorija na kome važi Ustavni zakon i da je uslijed djela nastupila šteta, a u čl. 1091, st.1 Plovidbenog zakonika Italije predviđa se nastupanje znatnih teškoća za plovidbu.

S druge strane, u zakonodavstvima suvremenih zemalja postoji cijela skala raznovrsnih oblika dezterterstva. Konačno, sam termin "dezterterstvo" podsjeća na ono razdoblje plovidbe u kojem nije postojala stroga određena granica izmedju vojne i trgovačke mornarice i gdje su zapravo svi mornari ulazili u sastav vojnopolomskih snaga. U današnjim uvjetima, kada barem u mirnodopsko vrijeme nije tako, inkriminacija dezterterstva ostaje

kao relikt shvaćanja da je svojstvo člana posade broda u tolikoj mjeri različito od svojstva radnika zaposlenog u nekoj djelatnosti na kopnu, da samovoljni prekid vršenja radnih zadataka pod određenim uvjetima predstavlja kriminalno ponašanje.

U materiji dezterterstva postoji široka lepeza njegovih pojavnih oblika. To su prije svega raznovrsni slučajevi odsutnosti s broda bez dozvole, koji su u većem broju država predviđeni kao disciplinsko kažnjivo djelo (čl. 10 i 12 Belgijskog zakonika iz 1928, čl. 58 i 65 ranijeg francuskog C.D.P. 221. Merchant Shipping Acta, itd).

Za razliku od prethodnih oblika zabranjenog ponašanja, krivično djelo dezterterstva postoji u slučaju samovoljnog napuštanja broda od strane člana posade, za koje se u subjektivnom pogledu zahtijeva postojanje svijesti i volje da se ne vrši vlastita dužnost odnosno da se pobegne s broda. U osnovi dezterterstvo može biti učinjeno za vrijeme dok je član posade u službi (npr. na straži), ili izvan toga, zatim kao što je to slučaj s Nizozemskim KZ (čl. 391-393), moguće je razlikovati dezterterstvo prije polaska broda, za vrijeme putovanja, i nakon okončanog putovanja, ali prije prestanka ugovora. Raniji autori poricali su mogućnost ostvarivanja dezterterstva za vrijeme kretanja plovног objekta. U današnjim uvjetima to nikako nije neostvarivo.

Značenje dezterterstva u sadašnjim uvjetima ipak je prisutno i to uglavnom zbog postojanja stanovitih oblika inkriminacija koje su nastale znatno kasnije od primarnog oblika ovog krivičnog djela, ali s očitim osloncem na njega. Radi se o različitim oblicima krivčnog djela napuštanja dužnosti (l'absence irregulière, abbandono di posto), kojih je značajan broj u mnogim pozitivnim propisima. Istaknuta važnost ovih krivičnih djela proizlazi iz činjenice da je njihov pretežan broj s obzirom na konkretna obilježja svrstan unutar skupine krivičnih djela ugrožavanja sigurnosti plovidbe. Konačno, i samo dezterterstvo

pod određenim uvjetima (npr. nastupanje opasnosti po život ili opću sigurnost kao u čl. 1091, st.2 Plovidbenog zakonika Italije), prerasta u delikt ugrožavanja sigurnosti plovidbe. Međutim, u takvim situacijama radnja dezertiranja ne tvori ponašanje obuhvaćeno ovom inkriminacijom, nego (atipičnu) radnju ugrožavanja sigurnosti plovidbe.⁶⁾

Osnovna razlika izmedju spomenutih inkriminacija napuštanja dužnosti i delikta dezterterstva je u tome da se radi pretežno o inkriminacijama tipa delicta propria ograničenog kruga sudionika plovidbe. Odgovoran subjekt je prije svega zapovjednik (čl. 22-31 Belgijskog C.D.P. iz 1928, čl. 40 i dr. C.D.P., čl. 1116 Plovidbenog zakonika Italije). Zakonodavstva koja predviđaju takve inkriminacije razlikuju one situacije u kojima je s obzirom na konkretne prilike zapovjednik trebao voditi brod i one kad postoje izričite zakonske obveze zapovjednika da vodi brod.

Stanoviti broj istovrsnih krivičnih djela predviđen je i za pilote (npr. čl. 1114 i 1115 Plovidbenog zakonika Italije).

Zaključujući izlaganje o krivičnim djelima protiv posebnih dužnosti, upozorit ćemo na neke elemente koji su tipični za pojedine njihove vrste. Osnovna značajka je bitna veza između svojstva sudionika plovidbe i modaliteta njegove krivične odgovornosti. Činjenica da izvjesni sudionik plovidbe ima određeno svojstvo u pojedinom slučaju predstavlja osnovni preduvjet postojanja inkriminacije. Ovo se u prvom redu odnosi na sve oblike krivičnog djela dezterterstva, a posebno na aktuelne deriveate tog instituta koji sa značajnim razlikama prema primarnom, historijskom obliku, postoje unutar nekolicine pozitivnih zakonodavstava.

Granica izmedju ovog oblika zabranjenog ponašanja i većeg broja inkriminacija koje smo svrstali u kategoriju krivičnih djela napuštanja mesta obavljanja službe dosta je fluidna. Mogli bismo je odrediti tako, da kao osnovni kriterij razgraničenja koristimo vremenski modalitet radnje, pri čemu za ova

druga krivična djela možemo istaknuti zahtjev da su ona uslijedila za vrijeme obavljanja konkretne dužnosti (npr. zapovjednika broda, pilota, oficira stroja, itd). Otuda se unutar njih posebno uočava skupina slučajeva odgovornosti vodstva plovног objekta i pilota. Time su ta krivična djela u bliskoj vezi s kompleksom krivične odgovornosti za dovodjenje u opasnost plovidbe. Kao razlika može poslužiti i to da su one prve inkriminacije napuštanja radne sredine, a ove druge napuštanje radnog mјesta. Svojstva situacije kao element utjecaja na krivično-pravne odredbe očituju se i postojanjem kvalificiranih oblika odgovornosti u onim slučajevima kad su ova djela učinjena u situaciji opasnosti ili u slučaju kad je zbog posebnih okolnosti prisutnost pojedinog subjekta bila obvezna (raznovrsni manevri, i sl). S teoretskog stajališta riječ je o posebnim vrstama krivičnih djela čija je radnja izvršenja redovito konstruirana kao nečinjenje odnosno propuštanje vršenja vlastite dužnosti. Garantna pozicija odgovornog subjekta u najvećem broju slučajeva sadržana je u nekom od plovidbenih propisa. Za označavanje radnje izvršenja zakonodavci uglavnom koriste termin napuštanja mјesta koji nije najadekvatniji i zahtijeva širu interpretaciju. Naime, ratio inkriminiranja sastoji se u reagiranju na nepoduzimanje dužnih radnji, pa ga nikako ne bi trebalo shvatiti u smislu fizičkog napuštanja mјesta gdje se pojedine dužnosti vodstva plovila imaju vršiti (npr. komandni most, komandni pult strojarnice), što u nizu slučajeva samom krivičnom djelu daje bitno drugačiji značaj, a u najvećem broju pretvara ga u krivično djelo ugроžavanja sigurnosti plovidbe.

U dosad iznijetim primjerima svojstvo sudionika odnosilo se na aktivni subjekt, osobu koja ostvaruje vlastitom radnjom biće krivičnog djela. Međutim, u toj skupini krivičnih djela nalazimo stanoviti broj inkriminacija u kojima bitnu ulogu igraju i svojstva žrtve, uz napomenu da se i ovdje kao i kod većine krivičnih djela u plovidbi radi o inkriminacijama s pluralitetnim značajnjem zaštitnog objekta.⁷⁾

To su prije svega odredjeni slučajevi samovoljnog iskrcavanja i napuštanje članova posade ili putnika, s težim oblicima ako je djelo učinjeno na štetu oboljele osobe ili u inozemstvu (npr.s. 187 Marchant Shipping Acta, čl. 1155 i 1156 Plovidbenog zakonika Italije, čl. 67 Francuskog C.D.P., čl. 507 Alžirskog pomorskog zakonika).

U domaćem zakonodavstvu nema krivičnih djela zaštite posebnih dužnosti članova posade. Osnovni je uzrok tome što se položaj članova posade razlikuje od pozicije drugih radnih ljudi samo u detaljima koji su uvjetovani tehnologijom plovidbe. Osim toga, restriktivan pristup u predviđanju krivičnih djela u posebnom zakonodavstvu takodjer je utjecajan faktor u smislu nepostojanja posebnih inkriminacija. Ukratko, budući da u plovidbenom zakonodavstvu ne postoje posebne odredbe o dužnostima članova posade koje bi u detaljima uredjivale njihov status izvan okvira zadataka funkcije koju vrše na brodu, nema ni krivičnih propisa koji bi sankcionirali povrede tih propisa. Ta je oblast, ukoliko pojedini akt ne dotiče sigurnost plovidbe, ostala u sferi odgovornosti za disciplinska kažnjiva djela (povrede obveza iz udruženog rada), te u nekim slučajevima i odgovornosti za prekršaj.

Krivična djela zaštite odnosno discipline na brodu obuhvaćaju širi krug subjekata. Tu je prije svega naglašen društveni odnos koji je objekt zaštite, a svojstvo subjekta ima sporedno značenje. To su kriminalni napadi na pravila ponašanja svih subjekata koji se nalaze na brodu, na disciplinu kao "ukupnost pravila ponašanja vezanih uz specifičan društveni odnos.⁸⁾

Opća značajka krivičnih djela zaštite odnosa discipline na brodu je njihova raznorodnost. U pravilu, riječ je o više-objektnim krivičnim djelima. Među njima susrećemo posebne oblike krivičnih djela zaštite života, tijela, slobode i drugih društvenih vrijednosti koje se zaštićuju u općem krivičnom zakonodavstvu. Zatim su tu povrede specifične discipline na brodu,

kao npr. pijanstvo, odbijanje naredbe, pobuna, te slučajevi krivičnih djela političke prirode, kao i neki posebni akti srođni krivičnim djelima protiv službene dužnosti i protiv privrede.

Posebni slučajevi krivičnih djela protiv života, tijela, slobode i drugih društvenih vrijednosti. Inkriminacije protiv života i tijela, ličnosti, slobode itd, predviđene su u onim zakonodavstvima u kojima uz opće postoji i posebno plovidbeno krivično zakonodavstvo, a pretežno su smještene u ono posljednje.

Pojedina zakonodavstva okupljaju dio ovih inkriminacija u zasebno poglavlje (kao npr. čl. 1150-1960 Plovidbenog zakonika Italije gdje su sustavno odredjena krivična djela protiv osobe). U drugim sustavima nalazimo ih među ostalim krivičnim djelima u plovidbi (npr. čl. 53 i 66 Mornarskog zakona Švedske, čl. 40 C.D.P., itd).

Osnovni elementi ove kategorije krivičnih djela u slučajevima kad su predviđena u općem zakonodavstvu, ukazuju na to da su to inkriminacije kojima se ostvaruje zaštita osnovnih prava i slobode. U oblasti plovidbenog krivičnog zakonodavstva one dobivaju i neke dodatne elemente. Naime, ovdje se snažno izražava težnja države da zaštititi nesmetano, slobodno provodjenje mjera državne vlasti na brodu i u plovidbi općenito.⁹⁾ Zbog postojanja posebnog odnosa discipline s naglašeno prisutnim elementima hijerarhije i potčinjenosti, ova krivična djela predstavljaju sredstvo za očuvanje ovih odnosa. Po ovom se momentu približavaju skupini vojnih krivičnih djela. U pojedinim državama različito je uredjen disciplinski režim članova posade i drugih sudionika plovidbe. U domaćem zakonodavstvu prerogativa disciplinske vlasti zapovjednika prema članovima posade i drugim osobama znatno su manje nego u nekim drugim zakonodavstvima.¹⁰⁾ To ima za jednu od posljedica nepostojanje posebnih oblika krivičnih djela o kojima je riječ.

Krivična djela protiv života, tijela, slobode, ličnosti, časti i ugleda, kad su predviđena kao posebne inkriminacije u

plovidbi, karakterizirana su već spomenutim elementom koji se može označiti kao nexus funkcije (nesso fonctionale). On se ovdje sastoji u tome, da je u samom biću inkriminacije sadržan kao bitni element moment vezanosti radnje izvršenja i funkcije koju u plovidbenom pothvatu obavlja izvjesni subjekt. U pravilu se za ova krivična djela nexus funkcije javlja na strani žrtve koja je redovito iz kruga članova vodstva broda.

Najistaknutije mjesto unutar skupine koja je predmet analize zauzimanju, zbog značenja objekta zaštite, različiti oblici inkriminacija lišenja života. Čvrsti oslonac na krivčna djela u općem zakonodavstvu jasno je prisutan kod niza ovih propisa. To je osobito uočljivo u propisu čl. 1150 i 1151 Plovidbenog zakonika Italije u odnosu na odredbe čl. 575, 581 i 584 KZ Italije. Spomenute inkriminacije talijanskog zakonodavstva predstavljaju cjeloviti model specijalnih slučajeva krivičnog djela ubojstva. Njih u prvom redu označava okolnost da se radi o slučaju kvalificiranog krivičnog djela (čl. 1150 Plovidbenog zakonika Italije u odnosu na čl. 575 KZ) i o odgovornosti za težu posljedicu (čl. 1151 Plovidbenog zakonika Italije prema čl. 576 i 577 KZ). Kao kvalifikatorne okolnostijavljaju se svojstvo učinioca (član posade), svojstvo žrtve (prepostavljeni učiniocu), a zatim nexus funkcije kao bitan sadržaj radnje izvršenja (djelo mora biti izvršeno dok prepostavljeni vrši neku od radnji unutar svojih funkcija ili u vezi s tom funkcijom). Kao posebna kvalifikatorna okolnost predviđa se slučaj ako je djelo izvršeno za vrijeme trajanja plovidbe. U čl. 1151 predviđena je odgovornost za teže posljedice koja proistječe iz krivičnih djela predviđenih čl. 581 do 584 KZ. Kvalifikatorne okolnosti identične su onima iz čl. 1150 Plovidbenog zakonika, s tim da medju njima ne nalazimo onu da je djelo učinjeno za vrijeme plovidbe.

Velik broj zakonodavstva ne predviđa specijalne oblike krivičnog djela ubojstva koji bi imali značaj plovidbene inkriminacije. Zaštita života čovjeka kod pretežnog broja zakonodavsta-

va jedinstveno je riješena za sve oblasti u kojima je ovo po-našanje uslijedilo. U pogledu ostalih krivičnih djela situacija je nešto drugčija. Tako u čl. 67 Mornarskog zakona Švedske na-lazimo inkriminaciju prinude. Ona se od općeg delikta prinude (Gl.IV čl.4 KZ Švedske) razlikuje po svojstvu učinioca (mornar), zatim po nexusu funkcije i konačno po izvanredno širokom odre-djivanju radnje izvršenja u kojem je čak predvidjen i oblik os-vete prema zapovjedniku i prepostavljenom. U stavu 2 ovog čla-na predviđa se privilegiran oblik izvršenja tog krivičnog dje-la. U francuskom zakonodavstvu, u čl. 58 C.D.P. susrećemo in-kriminaciju nasilja protiv zapovjednika koja predstavlja poseb-ni oblik krivičnog djela prinude iz čl. 230 KZ Francuske. Kao kvalificirani oblik ovog krivičnog djela javlja se slučaj kad je neki zapovjednik uslijed izvršenja djela ostao nesposoban za rad.

Unutar skupine krivičnih djela protiv časti i ugleda kao plovidbena inkriminacija izdvaja se propis čl. 1104 Plovidbenog zakonika Italije, koji predstavlja odredbu vrlo širokog obuhva-ta gdje uz osnovni oblik postoje kvalificirani i privilegirani slučajevi djela. U svojoj osnovi taj propis usmjeren je pojača-noj zaštiti časti i ugleda zapovjednika broda pri čemu talijan-ski zakonodavac očito nije smatrao dovoljnom krivičnopravnu zaštitu koju pruža čl. 341 KZ. Radnja izvršenja data je vrlo široko. Inkriminacija predstavlja specijalno krivično djelo člana posade.¹¹⁾

Sljedeća kategorija inkriminacija u određenom smislu predstavlja najzanimljiviju skupinu. Ovdje nalazimo nekoliko tradicionalnih oblika krivičnih djela koja se pojavljuju samo u ovoj oblasti. Izvan područja plovidbe njih nema. Unutar ove skupine zamjetljiva je prisutnost i drugih inkriminacija, a u prvom redu onih koje sankcioniraju ponašanja protivna dužnosti-ma članova posade u vezi s postojanjem posebne discipline.

Uvodno treba istaknuti da se u ovoj skupini javlja najve-ći broj specifičnih odredbi plovidbenog krivičnog zakonodav-

stva.¹²⁾ Ovo osobito vrijedi za kategoriju delikata protiv discipline na brodu u najstrožem smislu riječi.¹³⁾ Za ovaj je odnos glavna značajka postojanje poslušnosti, tj. takvog oblika interakcije sudionika plovidbe kod koje je izvjestan subjekt dužan izvršiti naredjenje drugog subjekta koje se odnosi na stanovitu radnju u okvirima djelatnosti ostvarivanja plovidbe. Postojanje odnosa discipline u plovidbi primarno je prisutno za sudionike na plovnim objektima, ali je zbog istaknutog stupnja normativnosti važno općenito u mediju plovidbe. Dakako, stvarni modaliteti disciplinskog režima ovise o nizu faktora koji za ovo razmatranje nisu najvažniji. U biti osnovni oblici krivičnih djela kojima se narušavaju odnosi specifične discipline u plovidbi su neizvršenje naredjenja, odbijanje izvršenja naredjenja i raznovrsne manifestacije napada koje imaju za cilj rušenje sustava disciplinskog režima.¹⁴⁾

Krivična djela neizvršenja naredjenja predviđaju se u znatnom broju zakonodavstva. Pretpostavka njihovog postojanja je prisutnost plovidbenog propisa kojima se uspostavljuju posebni odnosi u disciplini, iz čega proizlazi dužnost pokoravanja naredbi odredjenog broja osoba, a u prvom redu zapovjednika i drugih članova vodstva broda.¹⁵⁾ Ovdje se činjenica postojanja ovlasti izdavanja naredbi ukazuje kao prirodna osnova za predviđanje posebnih inkriminacija. U formalnom smislu ona se izražava u sistematiziranju inkriminacija neizvršenja naredjenja u talijanskom i francuskom pravu (krivična djela protiv reda na brodu i plovidbi čl. 1091 do 1103 Plovidbenog zakonika Italije i krivična djela protiv unutrašnjeg reda na brodu - glava IV francuskog C.D.P.). Pritom je težnja francuskog zakonodavca da što je moguće više poveže plovidbeno zakonodavstvo s općim, dok je u Italiji prisutno suprotno nastojanje.¹⁶⁾ Posebno je značajno da ova krivična djela imaju istaknutu važnost za odvijanje plovidbe, za njenu sigurnost. Uz to, ona su označena prisutnošću stanovitog broja tipičnih elemenata od kojih su samo neki izvorno plovidbenog značaja. To je

prije svega radnja izvršenja koja se sastoji u neizvršenju naredjenja ili u protivljenju naredjenju. Neizvršavanje naredjenja kao oblik radnje izvršenja ima različit sadržaj. Ono ne znači samo puko propuštanje vršenja radnje koju je učinilac dužan poduzeti. Dapače, ono u sebi uključuje i aktivno ponašanje koje se može sastojati u svjesnom i voljnom poduzimanju neke druge radnje, prekidu već poduzeta akcija, itd. Druga je vrst inkriminiranog ponašanja sadržana u različitim oblicima odbijanja izvršenja radnje koja je naredjena. Bit radnje izvršenja u osnovi određuje dva oblika inkriminacija pri čemu okolnost da je nekim opisima obuhvaćeno i jedno i drugo ne igra bitnu ulogu. Priroda krivičnih djela o kojima je riječ zahtijeva prisutnost nexusa funkcije. Traži se da je naredba u vezi sa službom (un ordre concernant le service, un ordine concernente un servizio tecnico della nave). Krug učinilaca prvenstveno predstavljaju članovi posade broda ali i drugi subjekti, npr. putnici (čl. 1095 Plovidbenog zakonika Italije). Za putnike je odgovornost obično ograničena samo na neizvršenje naredjenja vezanog uz pridržavanje propisa o sigurnosti plovidbe. Uz osnovni oblik predviđaju se i kvalificirani slučajevi. Kvalifikatorne okolnosti su vezane uz modalitete radnje. Primjere za ovo nalazimo u većem broju zakonodavstva (čl. 12 Belgijskog zakonika iz 1928, čl. 405 KZ Nizozemske, čl. 66 Mornarskog zakona Švedske).

Pobuna. Zajedničko obilježje krivičnog djela neizvršenja naredjenja sastoji se u već istaknutoj okolnosti da se radi o neispunjenu odredjene, konkretne naredbe. Takvi su delikti poznati u relativno ranom razdoblju razvoja plovidbenog krivičnog zakonodavstva (i u to vrijeme drastično sankcionirani). Radi se o inkriminacijama koje su u svoje vrijeme (nerazvijene komunikacije, ovisnost o elementarnim silama, naglašena važnost fizičkog rada pri upravljanju plovilom, itd) imale vitalno značenje za samu mogućnost odvijanja plovidbe. No, njihova je važnost očita i u drugom smislu koji je za nas od

posebnog interesa. Radi se o tome da su ta ponašanja, uz prisutnost još nekih elemenata, obuhvaćena u strukturi određenog broja drugih krivičnih djela u plovidbi. To je posebno slučaj s inkriminacijom pobune (Mutiny, Meuterei, Auflehnung, mutinerie ammutinamento, myteri). Ako je u prošlosti pobuna predstavljala aktualan kriminalnopolitički problem, u suvremenim uvjetima dominiraju raznovrsna pravna pitanja vezana uz njenu izvanredno složenu strukturu. Za razliku od mnogih drugih krivičnih djela u plovidbi inkriminacija pobune pojmovno je zamisliva samo kao djelo na brodu. Već je ranije istaknuto da brod predstavlja posebnu organizacijsku strukturu u kojoj funkciju vodstva vrši zapovjednik. Zapovjednik broda posjeduje vlast da provodi svoje odluke i autoritet koji mu omogućava prihvatanje njegovih odluka od strane drugih članova posade.¹⁷⁾ On, obavljajući svoje dužnosti, vrši svojevrsnu homeostatsku regulaciju. Strukturni, materijalni i teleološki aspekt organizacije koju predstavlja brod u bitnoj mjeri ovisi o neometanom djelovanju funkcije vodstva personificirane u osobi zapovjednika. Istovremeno, ostali subjekti organizacije nisu samo u ulozi njenog sastavnog elementa. Oni su prvenstveno osobe s nizom vlastitih prava i obveza, nosioci heterogene mnoštve različitih interesa. U situaciji koja radja povuku sukoba raznih interesa pojavljuju se devijantna ponašanja, a ova u određenom djelu predstavljaju takve manifestacije koje su u nekim zakonodavstvima obuhvaćene inkriminacijom pobuna. Izvan tog područja preostaje određeni broj srodnih ponašanja koja imaju veliku važnost i na širem planu, (koji znatno nadilazi granice krivičnopravne analize (npr. štrajkovi na brodu, obustave rada, kolektivno otkazivanje poslušnosti bez dodatnih elemenata potrebnih za postojanje pobune, itd)).

Ograničavajući naše razmatranje na postojeće oblike inkriminacija pobune potrebno je upozoriti da je ovo krivično djelo u klasifikacijskom pogledu obilježeno time, što je u nizu zakonodavstava koja ga sadrže svrstano u posebno plovidbeno

krivično zakonodavstvo. Nije nam poznat iole veći broj pozitivnih propisa u općem krivičnom zakonodavstvu koji bi sadržavali to krivično djelo, osim eventualno u oblasti vojnih krivičnih djela. Medju rijetke izuzetke idu oni iz KZ Nizozemske. Pobuna je u onim sustavima koji poznaju više vrsta krivičnih djela, sistematizirana uglavnom u najtežu skupinu (npr. čl. 60 i 61 francuskog C.D.P., čl. 19 Belgijskog zakonika iz 1928, itd). Većinom su ove inkriminacije predvidjene unutar poglavlja delikata protiv reda na brodu (Italija, Francuska, Belgija, Gvineja, itd.). Osim rijetkih izuzetaka u sustavnim jedinicama gdje se predvidja pobuna uvrštena su još i krivična djela neizvršenja naredjenja, o kojima će zbog njihove povezanosti s pobunom još biti riječi (uz ranije navedeno, to je i slučaj sa čl. 68 i 69 Mornarskog zakona Švedske, te čl. 292 i 293 Plovidbenog zakonika USA iz 1909).¹⁸⁾

Pobuna u općem smislu znači... concerted behavior, by word or deed... of members of a ship's crew, subversive of discipline... odnosno... Poussér à la révolte. S'entetèr dans la desobéissance...¹⁹⁾ Dakako, opći pojmovi pobune ne pružaju značajnijeg materijala za ovakvu analizu, ali su po našem mišljenju zanimljivi u tom smislu da omogućavaju ispitivanje o tome koliko je konkretna inkriminacija uspjela izraziti ontološku prirodu samog instituta s jedne strane i koji su drugi specifični elementi njenog bića s druge strane.²⁰⁾

Razmatranje pravnog bića pobune najsvrsishodnije je započeti ispitivanjem mesta na kojem može biti ostvareno to krivično djelo. Pitanje se zapravo svodi na to da li do pobune može doći na brodu u užem smislu ili na plovilima koja nemaju svojstva broda. Dok smo se u ranijim izlaganjima zalagali za usvajanje širokog pojma broda, ovdje su u ranijem razdoblju prevladavala stajališta o suženom poimanju tog termina.²¹⁾ Danas su ona barem s našeg stajališta teško održiva. U principu, mnogobrojni razlozi postojanja inkriminacije pobune otpali su zbog snažnog tehnološkog razvoja plovidbe i komuni-

kacija. Stupanj izdvojenosti broda za vrijeme plovidbe od efektiva i sredstava poretku pod čiju represivnu vlast potpada, danas je znatno umanjen. Ako postoji razlozi sankcioniranja ponašanja koje znači pobunu na brodu, teško je poreći da oni ne postoje u gotovo jednakom intenzitetu i kad je riječ o inkriminiranju takvih ponašanja na platformi za vadjenje plinskog ulja ili na nekom drugom plutajućem objektu (npr. usidrenom brodu, svjetioniku). U dalnjem razmatranju pažnju ćemo posvetiti značajkama bića krivičnog djela pobune usporedjujući propise raznih zakonodavstava. Istovjetne značajke ranijeg francuskog (Zakon iz 1902) i talijanskog (Zakonik trgovačke mornarice) prava kod predviđanja inkriminacije koju razmatramo, bile su sadržane u okolnosti da su postojala dva krivična djela pobune. U talijanskom je to bio čl. 294 (ammunitionamento) i čl. 296 (rivolta), a u francuskom zakonodavstvu čl. 95 (la rebellion) i čl. 96 (complot). Pozitivno talijansko pravo više ne predviđa dvije inkriminacije, nego jedinstvenim propisom obuhvaća cijelokupno područje. Francusko pravo i danas ovu oblast regulira predviđanjem većeg broja inkriminacija (čl. 60 i 61 C.D.P.). Istom metodom uređuje se ovo pitanje i u Gvinejskom zakoniku iz 1975. (čl. 277 i 278), Zatim Švedskom (čl. 68 i 69), SAD (čl. 292 i 293) i Alžirskom pomorskom zakoniku (čl. 501).

Osnovna razlika izmedju propisa raznih zakonodavstava u kojima postoji najmanje dvije inkriminacije sastoji se u tome što jedna predstavlja osnovni oblik krivičnog djela pobune (npr. čl. 1105 Plovidbenog zakonika Italije), odnosno odgovornost za pripremu, pokušaj, ili neprijavljanje pobune (npr. čl. 70 Mornarsko zakona Švedske, čl. 292 Zakonika SAD). U pozitivnom francuskom zakonodavstvu to je pitanje riješeno postojanjem takodier dviju ali donekle različitih inkriminacija.

Bitno obilježje krivičnog djela pobune u nizu zakonodavstava manifestirano je okolnošću da se radi o vlastitom krivičnom djelu članova posade. Talijansko pravo je u tom pogledu

sasvim jasno (componente dell'equipaggio), u francuskom pravu koristi se termin ukrcane osobe (personnes embarquées), koji pojam prema čl.2 C.D.P. obuhvaća sve osobe na brodu.²²⁾ Švedski zakon ograničava se na člana posade, a takvo rješenje nalazimo i u pravu SAD. Koliko god spomenute razlike subjektivnog obuhvata utjecale na prirodu djela, ipak je uočljivo da se u svakom slučaju radi o specijalnom krivičnom djelu. Zbog toga je rješenje francuskog prava u stanovitom smislu najlogičnije. Naime, objektivno se sve ukrcane osobe na brodu u plovidbi nalaze pod posebnim, već opisanim disciplinskim režimom. Prema tome, iako je pobuna redovito zamišljena kao deikt članova posade, tj. ekstremni fenomen unutrašnjeg nereda na brodu, ipak svojstvo putnika ukazuje da i ova kategorija opravdano konkurira da bude izvršilac tog krivičnog djela.

U francuskom pozitivnom pravu (čl. 60 C.D.P.) radnja je opisana znatno šire. Predviđa se sudjelovanje više osoba u aktima nasilja ili u suprotstavljanju zapovjedniku. Strožom kaznom sankcionirano je izvršenje ovih akata od strane oficira ili vodje posade. Švedski Mornarski zakon u čl. 68 sadrži takav opis radnje koji dopušta vrlo široku interpretaciju. Praktično, zakonodavac je obuhvatio sve slučajeve ispoljavanja namjere da se kolektivno, zajedničkom silom suprotstavi zapovjedništvu.²³⁾ U doktrini ove zemlje uočljiva je težnja za širokim shvaćanjem pojma pobune. Pripremanje i pokušaj pobune inkriminirani su u čl. 69 ovog zakona, a radi se o istovjetnoj odredbi kao što je bila ona čl. 82 ranijeg zakona. U čl. 116 st.2 Mornarskog zakona SFRJ nalazimo inkriminaciju pobune koja predstavlja kvalificirani slučaj delikta suprotstavljanja naredjenju zapovjednika primjenom nasilja. Kod toga se zahtijeva da je naredjenje dato unutar okvira službenih ovlaštenja. Inače osnovni oblik (st.1) i drugi kvalificirani slučajevi (st.2) predviđaju radnju izvršenja kao primjenu sile ili prijetnju primjenom sile. U čl. 293 Zakona SAD iz 1909. godine predviđaju se ranije spomenuta dva oblika inkriminacije pobune (Revolt and Mutiny). Radnja se opisuje kao nasilno, prije-

varno, pomoću zastrašivanja usurpiranje zapovjedništva ili lišavanje zapovjednika, odnosno ovlaštenog oficira vlasti na brodu, odnosno postizanje istih ciljeva na drugi način.

Srodne inkriminacije osnovnom obliku pobune predstavljaju podstrekivanje na pobunu (čl. 292 Zakona SAD iz 1909), priprema i pokušaj pobune (čl. 69 Mornarskog zakona Švedske), inkriminacija zavjere protiv zapovjednika (čl. 61 C.D.P.).

Krivično djelo pobune, bez obzira na osobine stvarne inkriminacije pojedinog zakonodavstva, uvjek pretpostavlja kolektivitet učinilaca. Zato se u vezi s ovim krivičnim djelom od bitne važnosti ukazuje razmatranje nekih pitanja vezanih uz suučesništvo. Da bismo ovom pitanju pravilno pristupili potrebno je upozoriti na činjenicu postojanja različitih zakonodavnih rješenja u uredjenju pitanja suučesništva, a u ovisnosti o tome koji je teoretski koncept u pogledu rješavanja pitanja odgovornosti suučesnika u užem smislu prihvaćen u odredjenom zakonodavstvu.²⁴⁾ Isto tako valja uvažiti konkretna obilježja pojedinih inkriminacija u pogledu načina određivanja subjekta izvršenja djela. Varijacije u tom smislu vrlo su prisutne u suvremenim propisima. Tako je npr. u propisu čl. 1105 Plovidbenog zakonika Italije predvidjeno da u pobuni sudjeluje najmanje trećina članova posade. Ovakvo rješenje moguće je u tom slučaju zbog okolnosti da je pobuna specijalno krivično djelo članova posade. U francuskom pravu takvo sužavanje kruga subjekata ne postoji, što je ligčna posljedica jer su kao izvršioci djela predvidjene "ukrcane osobe", čiji je broj neodredjen. Ista je situacija u čl. 69 Mornarskog zakona Švedske. U doktrini francuskog prava izražava se stajalište da je za ostvarenje krivičnog djela pobune dovoljno sudjelovanje dviju osoba. To isto vrijedi i za talijansko pravo, ali pod uvjetom da ovaj broj članova posade predstavlja trećinu efektivno ukrcanog broja.

Značajan broj zakonodavstava razlikuje kategorije organizatora, podstrelkača i kolovodje. Najčešće se za organizatora,

podstrekača i kolovodju predvidja stroža kazna (čl. 1106 Plovidbenog zakona Italije, čl. 69 st. 2 Mornarskog zakona Švedske). U nekim je slučajevima podstrekavanje na pobunu predviđeno i kao posebno krivično djelo (čl. 292 Zakona SAD iz 1909).²⁵⁾ Pluralitet subjekata koji je, prema onom što je vidljivo iz dosadašnjeg prikaza, bitna značajka pobune, prije svega zahtijeva odgovor na pitanje da li je moguće suizvršilaštvo osoba bez posebnog svojstva. Pobuna predstavlja konvergentno krivično djelo nužnog suizvršilaštva.²⁶⁾ Da bi se radio o pobuni, manifestacije od kojih se ona sastoji moraju biti rezultat svjesnog i voljnog djelovanja koje predstavlja realizaciju dogovora izmedju učinilaca. Učinioci bez posebnog svojstva ne mogu biti suizvršioci, već samo suučesnici u užem smislu. Pri tom je važno odgovoriti na pitanje koliko su konkretni oblici radnje izvršenja relevantni za utvrđivanje radi li se o suizvršilaštву ili suučesništvu u konkretnom slučaju pobune. Ovaj se problem uglavnom svodi na tri pitanja:

1. da li se svaki od suizvršilaca u pobuni mora angažirati u ostvarenju svih akata,
2. da li je za radnju izvršenja prijeko potrebno da je uslijedila na brodu,
3. kako utvrditi radnje izvršenja u onim slučajevima gdje su neki oblici suučesništva u užem smislu predviđeni kao radnja izvršenja.

U odnosu na prvo pitanje čini se nespornim sljedeće: da bi pojedini sudionik u krivičnom djelu pobune bio suizvršilac ne mora ostvariti sve akte koji su predviđeni kao elementi radnje izvršenja. To slijedi i iz općeprihvaćenog stajališta o razgraničenju radnje suizvršilaštva od suučesništva u užem smislu.²⁷⁾ Na ovo upućuje i okolnost da je u biti pobuna dogovorno ostvarivanje utvrđjenog cilja na unaprijed predviđen način, što automatski stvara mogućnost rasподјеле pojedinih akata medju suizvršioce.²⁸⁾ Stvarna aktualnost tog pitanja znatno je umanjena okolnošću da postojeća zakonodavstva favoriziraju široke opise radnje izvršenja. Zbog toga se taj prob-

lem može javiti samo kod takvog tipa krivičnog djela kakav je npr. čl. 1105 Plovidbenog zakonika Italije. Ako je njegovo krivičnopravno značenje minimalno, to se ne može reći za one situacije kad je potrebno zauzeti stajalište o tome da li izvjesni akti nediscipline predstavljaju pobunu ili koji od oblika obustave rada.²⁹⁾ Za ovo pitanje važno je imati na umu da je inkriminacija pobune u većini zakonodavstava (posebno u talijanskom) predviđena kao krivično djelo kolektiviteta izvršilaca čiju subjektivnu stranu određuje postojanje sporazuma. Ovaj sporazum odnosi se na točno određeno krivično djelo (accordo specifico, complot). Postupanje izvršioca u okvirima takvog sporazuma u pravilu predstavlja radnju izvršenja, a ona ponašanja, ma koliko se uklapala u njezine okvire, koja nisu ostvarena s takvim subjektivnim kvalitetom, ne predstavljaju radnju izvršenja.

To je vjerojatno i služilo kao motiv ranijeg talijanskog zakonodavstva da razgraniči u životu moguće pojave pasivnog prisustvovanja pri pobuni koje je zakonodavac također okvalificirao kao zabranjena ponašanja konstruiravši posebni privilegirani slučaj krivičnog djela pobune (čl. 302 ranijeg Zakonika o trgovačkoj mornarici Italije).

Drugo pitanje, vezano uz mjesto izvršenja radnje ima za pobunu posebno značenje. Ono što je prirodni ratio inkriminacije jest izdvojenost broda od teritorija pod čiju represivnu vlast potпадa. Samo u toj situaciji objektivno postoji naglašena potreba za intenzivnjim sankcioniranjem ovog ponašanja. Kad je brod u sferi realnog dohvata organa državne vlasti, značenje pobune bitno je manje. To je u nekim zakonodavstvima došlo do izražaja tako, da je medju bitna obilježja djela uvršteno i to da je pobuna izbila izvan područja obalnih voda. Takav je slučaj npr. čl. 292 i 293 Zakona SAD iz 1909. godine. U francuskom zakonodavstvu to predstavlja kvalifikatornu okolnost.

Pitanje mesta izvršenja ima i drugo, uže značenje, tj. postavlja se problem da li radnja izvršenja mora uslijediti

baš na samom brodu ili ona može biti i na njegovim akcesorijama, okolinskom prostoru, i sl. Racionalno shvaćanje biti delikta pobune zahtijeva stanovito proširivanje granica mjesta izvršenja. Takvo stajalište prisutno je kod nekih autora u talijanksoj i njemačkoj, a osobito u švedskoj literaturi.³⁰⁾ To znači da se ne može zahtijevati da je radnja učinioca nastupila na brodu u najstrožem smislu. Pojedini akt može biti ostvaren i na nekom od pripadnika broda (npr. čamcu za spasavanje), ali i na okolnom prostoru (npr. na dijelu obale gdje se brod sklonio od nevremena, itd).

Utvrdjivanje stvarnog sadržaja radnje izvršenja, što predstavlja treće pitanje koje smo istaknuli, u nizu zakonodavstava riješeno je izjednačenjem radnje izvršenja u najstrožem smislu riječi s radnjama suučesništva. Ovakvo reguliranje u svakom slučaju pojednostavljuje praktičnu primjenu određenih propisa. Istovremeno, kod nekih drugih zakonodavstava, kako je to vidljivo iz ranijih izlaganja, predvidjaju se posebna krivična djela podstrekavanja i pripremanja za pobunu. U ovim zakonodavstvima otpadaju zadaci razgraničenja stvarnih oblika sudjelovanja u pobuni.

Daljnja značajka koja obilježava ovu inkriminaciju je njen supsidijarni karakter u stanovitom broju zakonodavstava (npr. čl. 1105 st. 1 Plovidbenog zakonika Italije). Izmedju većeg broja mogućih slučajeva potrebno je upozoriti da delikt pobune može predstavljati prvu fazu izvršenja krivičnog djela piratstva, tj. preuzimanje vlasti od strane pobunjene posade da bi kasnije bili ostvareni čini piratstva (čl. 16 Konvencije o otvorenom moru).³¹⁾

Inkriminacija pobune se u današnjim uvjetima vrlo lako može povezati s postojanjem stanovitih političkih motiva, s obzirom da u nizu zakonodavstava postoji u općem zakonodavstvu krivično djelo oružane pobune. U tom slučaju okolnost da je do oružane pobune došlo na brodu ne mijenja ništa u prirodi općeg krivičnog djela koje je u odnosu na plovidbeni delikt primarno.

Medjutim, najsloženiji problem u današnjim uvjetima predstavljaju kriteriji razgraničenja izmedju pobune i niza drugih oblika kolektivnog suprotstavljanja zapovjednikovim naredjenjima.³²⁾

Medju kvalifikatornim obilježjima ističu se: nemogućnost intervencije državne vlasti (čim se uspostavlja sličan režim represivne vlasti kao kod piratstva), kao u čl. 1106 Talijanskog plovidbenog zakonika, ako je djelo ugrozilo sigurnost plovidbe, ili je dovelo do promjene kursa plovidbe odnosno prekida putovanja (čl. 1106 Talijanskog plovidbenog zakonika), zatim ako je u pobuni upotrebljeno oružje, itd. Za organizatore i kolovodje pobune u većini se zakonodavstava predviđaju teže kazne. Posebni oblici pobune na brodu javljaju se medju vojnim krivičnim djelima (npr. čl. 184, 185 i 186 Navy Regulations USA).

U pojedinim zakonodavstvima susreće se odredjen broj drugih krivičnih djela, kao npr. tajnog ukrcaja na brod (čl. 74 C.D.P.) pijanstva na brodu (izvan ranije spomenutih slučajeva) i dr.

Domaće zakonodavstvo ograničava se samo na krivično djelo piratstva (čl. 1018 ZOPIUP). Pravna dobra koja su u pregledanim sustavima objekti posebne zaštite, u domaćoj se sredini zaštićuju općim odredbama. Da li je doista opravdana rezerviranost zakonodavca prema posebnim krivičnim djelima u onoj mjeri kako je to izraženo u domaćem zakonodavstvu? Kod toga treba voditi računa da se već sada dio naših pomoraca nalazi pod režimom zakonodavstva od kojih smo neka opisali. Štoviše, i brodovi koji su vlasništvo jugoslavenskih osoba danas već plove pod zastavom stranih zemalja, tako da i taj praktični aspekt zahtjeva ispitivanje opravdanosti zahvata u domaće odredbe.

Krivična djela zaštite reda u plovidbi. Skupina krivičnih djela zaštite reda u plovidbi obuhvaća inkriminacije u kojima je zaštićeno pravno dobro poseban odnos ili segment

odnosa u plovidbi kao sustavu množine društvenih odnosa. Za te se inkriminacije doista može reći da predstavljaju napade na poredak odnosa u plovidbi. Najstariji i tipičan delikt ove skupine je piratstvo.³³⁾ Međutim, u pojedinim se zakonodavstvima uz to pojavljuje i odredjeni broj drugih krivičnih djela.

Tu npr. ulaze krivična djela kontrabande (čl. 46 C.D.P.; čl. 142 Švicarskog zakona iz 1953. godine), zatim baraterija koja će biti detaljnije raspravljena u nastavku, nepoštivanje naredbi ratnog broda (čl. 1099 Talijanskog plovidbenog zakonika), kradja s nasukanog broda (čl. 1147 Plovidbenog zakonika Italije), prijevare pri registraciji broda (čl. 144 Švicarskog zakona iz 1953. godine), neopravdano iskrcavanje člana posade u inozemstvu (čl. 67 C.D.P. čl. 141 Švicarskog zakona iz 1953. godine, čl. 1155 i 1156 Talijanskog plovidbenog zakonika), povreda propisa o vijanju zastave broda, itd.

Poneka djela iz razmatrane skupine vrlo su srodnna s krivičnim djelima zaštite posebnih dužnosti članova posade i uopće reda na brodu. Preciznu granicu je teško odrediti jer se u osnovi radi o krivičnim djelima protiv reda u plovidbi u širem smislu, a stvar je obilježja pojedinog zakonskog bića koja je komponenta tog kompleksa odnosa došla više do izražaja. Što se tiče subjekta izvršenja, ovdje su češća djela zapovjednika. Radnje seочituju kao ponašanja protivna propisima u obavljanju zadataka u okviru vršenja funkcije javne vlasti, nešto rijedje u području njegovih komercijalnih ovlasti, iako je upravo u toj sferi nastala specifična regulacija, kao što je to vidljivo iz osvrta na institut baraterije koji dalje slijedi.

Baraterija (baratry, baratterie, baratteria) je jedno od najstarijih krivičnih djela u plovidbi, koje se u rijetkim zakonodavstvima zadržalo do danas. U domaćoj doktrini barateriju se definira kao "svako prijevarno djelo (čin ili propust) koje na štetu broda ili tereta učini zapovjednik ili posada broda". U stranoj doktrini baraterija obuhvaća zlonamjerno raspolaganje

stvarima od strane zapovjednika broda ili člana posade. Očito, oslonac ovakvog shvaćanja leži u klasičnom poimanju baraterije koja prema Casaregisu znači: (Non omnis navarci culpa³⁴⁾ est baratteria, sed solum tunc ea dicitur, quando, committitur cum praeexistenti eius machinatione et dolo praeordinato ad causam et ad proprium lucrum de mercibus alienis faciendum.³⁵⁾

Od primarnog sadržaja pojma baraterije u ranijem francuskom plovidbenom pravu izrastao je sveobuhvatni pojam koji je čak pokrivao i slučajeve plovidbenih nezgoda prouzročenih s nehatnim oblikom krivnje učinioca.³⁶⁾

Istovremeno, englesko je pravo u smislu definicije koja je ranije citirana, ovaj pojam tumačila restriktivno, obuhvaćajući njime samo umišljajna ponašanja. Tako se ovaj institut shvaća i u talijanskoj doktrini.³⁷⁾ Kritizirajući francusko poimanje baraterije, talijanski pisci inzistiraju na tome da je baraterija zaseban kvalitet, kvalifikatorna okolnost stnovitih oblika krivičnih djela, a ne samostalno djelo. Takvo je stajalište osobito uočljivo kod Carrare.³⁸⁾

U današnjim uvjetima baraterija se ne može uzeti kao istaknut problem krivičnog prava. Naime, u originalnom obliku nju gotovo da nećemo naći u suvremenom zakonodavstvu. Rijetke izuzetke spomenut ćemo kasnije. Postojanje baraterije obilježava ranu fazu razvoja plovidbenog krivičnog zakonodavstva. U vrijeme svog postojanja baraterija je bila univerzalni institut krivične odgovornosti u plovidbi, u kojoj su bili sadržani raznoliki oblici krivičnih djela. Ona je nastala u vrijeme kada je s obzirom na prilike u plovidbi zahtjevalo postojanje maksimalno efikasne zaštite. Klasični pojam tog instituta zato i ne može odgovarati suvremenim postulatima krivičnog prava, a u prvom redu načelu zakonitosti. Zato su kasnijim utjecajem razvoja općeg krivičnog zakonodavstva postupno nestajali klasično konstruirani oblici baraterije. Tako se danas, gdje je ona ipak zadržana, radi o krivičnom djelu s više ili manje

preciznim opisom obilježja koje u svakom slučaju pokriva samo dio nekadašnjeg područja klasičnog instituta.

Ako je značenje baraterije sa stajališta dogmatike krivičnog prava bitno umanjeno, ona ostaje istaknut institut za neke druge pravne discipline. To je prije svega slučaj s osiguravateljnim plovidbenim pravom. Taj aspekt baraterije kao radnje usmjerene na oštećivanje brodara ili osiguravatelja, odnosno vlasnika tereta od strane članova posade i zapovjednika, jasno je istaknut u krivičnom djelu baraterije iz čl. 296 Zakona SAD iz 1909. godine. U ovoj inkriminaciji nalazimo i neka specifična obilježja, kao npr. zahtjev da je ponašanje uslijedilo na otvorenom moru ili izvan teritorija SAD, a radnja izvršenja sadrži u sebi veći broj raznovrsnih oblika ponašanja kojima je zajedničko da su usmjereni na oštećivanje interesa vlasnika broda, tereta, ili osiguratelja.³⁹⁾

U većem broju zakonodavstava institut baraterije transformiran je izdvajanjem pojedinih njegovih dijelova od kojih su nastala raznovrsna krivična djela. Niz medjusobno različitih inkriminacija svoje povijesno ishodište ima u institutu baraterije, tom fenomenu koji za pretežan dio suvremenih pravnih poredaka ima suviše generično, nedovoljno precizno značenje. Danas baraterija na komparativnom planu predstavlja samo nomen juris. Praktično značenje u odredjenom zakonodavstvu imaju samo inkriminacije koje su nastale na njenom biću. Medju ovim susrećemo prije svega odredjena imovinska krivična djela. U tom sklopu inkriminacija ističu se neke iz francuskog zakonodavstva, a prije svega ona iz čl. 47 C.D.P., (Détournement de navire). Ono je po značajkama svojih subjektivnih sastojaka, radnje izvršenja i ostalim elementima, vrlo blisko originalnom institutu baraterije. U tom derivatu baraterije, kako je on predviđen čl. 47, inkriminirano je mijenjanje kursa, oštećenja ili uništenje tereta, namirnica ili broda na prijevaran način (fraudulesement), s namjerom pribavljanja imovinske koristi. U talijanskom zakonodavstvu susrećemo odgovarajući propis u čl. 1140 Plovidbenog zakona. Osnovni oblik djela sastoji se u skretanju

s kursa plovidbe u namjeri pribavljanja imovinske koristi ili prouzročavanja štete drugome. Odgovorni subjekt je kao u francuskom pravu zapovjednik broda. Obje su inkriminacije, naročito talijanska, zadržale bliske veze s kompleksom sigurnosti plovidbe. Naime, u čl. 1140 st.2 i 3 predviđeni su kvalificirani oblici krivičnih djela ukoliko je iz ponašanja zapovjednika proizašla opasnost plovidbene nezgode (str. 2) odnosno ako je plovidbena nezgoda uslijedila (st. 3), ili ako je brod bio namijenjen prijevozu putnika.

U ovoj skupini krivičnih djela nalazi se i veći broj inkriminacija koje su po svojoj prirodi specijalna krivična djela zapovjednika broda, odnosno osobe koja ga zamjenjuje. Njihova je značajka u tome što su to u biti raznoliki oblici zlostuprebe ovlaštenja koja zapovjednik broda ima kao zakonski zastupnik brodara. U pravilu, to je poseban element ovih inkriminacija koje su po svojim osnovnim obilježjima krivična djela iz općeg zakonodavstva. Tu nalazimo pretežan broj krivičnih djela imovinskog karaktera. To su: zalaganje broda i tereta (čl. 1143 Plovidbenog zakonika Italije), raznovrsni oblici utaje (čl. 1144, 1145 i 1146 istog zakonika), a zatim više oblika krivotvorenja brodarskih isprava (kao npr. čl. 1127 do 1131 ovog zakonika).

Na spomenutu grupu inkriminacija nadovezuju se posebni oblici nekih općih krivičnih djela. Radi se o pretežno imovinskim krivičnim djelima.

Naposljetku preostaje i stanovit broj inkriminacija koje su međusobno različite, ali s obzirom na stanovita obilježja predstavljaju privlačan objekt krivičnopravne analize. Najznačajnija je njihova povezanost s inkriminacijama odbijanja narudjenja i pobune. Naime, i ona predstavljaju postupanja protivna specifičnom disciplinskom režimu u plovidbi. Na taj način zaokružuje se cjelovitost krivične represije na planu suzbijanja najtežih akata nediscipline u plovidbi. Riječ je o deliktima nepoduzimanja radnji radi sprečavanja izvršenja krivičnog

djela na štetu pretpostavljenog (npr. čl. 1107 Plovidbenog zakonika Italije, čl. 69 st.2 Mornarskog zakona Švedske). Praktična posljedica postojanja ovih krivičnih djela je dos-ta izraženo intenziviranje zaštite nesmetanog odvijanja od-nosa na brodu u plovidbi. Naime, kad smo razmatrajući krivično djelo pobune upozorili na postojanje posebnih dužnosti članova posade, onda su upravo ova krivična djela izraz nji-hove egzistencije. Krivičnopravna zaštita sustava odnosa na brodu posredstvom inkriminacije pobune, suprotstavljanja pretpostavljenom i odbijanja naredjenja, usmjerena je na suz-bijanje onih oblika ponašanja, koji znače aktivno ponašanje, činjenje. Izvan toga ostaju svi oni oblici pasivnog otpora koji se ne mogu uklopiti ni u jedan oblik osim neizvršenja naredjenja. Međutim, zbog mogućeg kvantiteta opasnosti tak-vog ponašanja zakonodavci idu još dalje od običnog predviđaja krivičnog djela propuštanja izvršenja vlastite dužnosti. U stanovitom broju slučajeva inkriminira se i nepružanje po-moći pretpostavljenom u suzbijanju raznih akata nediscipline u plovidbi. Najosnovniji oblik radnje izvršenja je propušta-nje pravovremenog prijavljivanja krivičnog djela. Iza toga slijede propuštanja poduzimanja akata protiv pobunjenih oso-ba, što znači aktivnog sudjelovanja u suzbijanju pobune. Na taj način zakonodavac logično kompletira krivičnopravnu za-štitu odnosa discipline u plovidbi, opet uvažavajući kao bitan element svojstvo člana posade. Time je izbjegnuta mogućnost nekažnjjenog neutralizma u dogadjaju koji prijeti raspadom sustava odnosa na brodu. U protivnom, krivičnopravna zaštita discipline na brodu ne bi bila cjelevita, zaokružena samim postojanjem ranije opisanih inkriminacija.

3. Zaključne napomene

Završavajući ovaj pregled krivičnih djela protiv reda (urednosti) plovidbe, naša je pažnja uglavnom bila usmjerena

na specifične plovidbene inkriminacije. U velikom broju zakonodavstava istovjetne syrhe krivičnopravne zaštite ostvaruju se primjenom odredbi općeg krivičnog zakonodavstva.

Takav je slučaj i u zakonodavstvu SFRJ. Činjenica da je djelo izvršeno u ambijentu plovidbe predstavlja okolnost djela, questio facti. Domaći zakonodavac nije smatrao potrebnim uvesti posebne oblike zaštite pravnih dobara u plovidbi, već je prepustio praksi da vrednuje činjenicu da je napad na neko opće dobro ostvaren u plovidbi. S obzirom da su u osnovi razmatranih instituta ipak opće vrijednosti, čini se da se takvom stavu ne može osporiti osnovanost. Problem nastaje samo onda ako je u pitanju specifična vrijednost u plovidbi ili poseban oblik napada koji nije obuhvaćen u općoj odredbi. Međutim, to je prema našem mišljenju u vrlo malom broju slučajeva (kao npr. kod pobune).

- (1) V. B.Jakaša, 1, str. 421, gdje se to vezuje uz sigurnost plovidbe, V.Medanić, str. 556.
- (2) V. naš rad Piratstvo - morsko razbojništvo JRKKP, br. 1/78.
- (3) Usp. M.Vella, c.d; G.Leone, c.d; G.Borggard, L.Sjöstedt str. 73; D.Vidali, c.d; C. Smeesters, str. 249; C.Becker, c.d; V.Brajković, rad cit.pod 2; B.Jakaša, 1, str.5. P.Manca, str. 126.
- (4) V. P.R.Schmitz.
- (5) V. M.Franičević, str. 374; Aranžman o izbjeglim mornarima, Službeni list, br. 4/1964.
- (6) V. J.London: Morski vuk, u kojem je prikazana upravo takva epizoda. Usp. P.Manca, str. 182.
- (7) V. T.Testa, str. 27; P.Manca, str. 180.
- (8) Usp. B.Zlatarić (Z.Šeparović), str. 6.
- (9) U istom smislu i F.Lazzaro, str. 34, te G.Leone, l. P.Manca, str. 143.

- (10) V. čl. 112-152 ZOPIUP u usporedbi sa čl. 321 Pl. Zakonika Italije.
- (11) F.Lazzaro, cit.rad; P.Manca, str. 143 i dalje.
- (12) Većina talijanskih i francuskih pisaca ne pridaje veću pažnju ovom pitanju, što je i razumljivo, uvažavajući okolnost da u ovim sustavima ta skupina krivičnih djela ima dugu tradiciju.
- (13) Za pojam discipline v. B.Zlatarić (Z.Šeparović), 1, str. 6.
- (14) Usp. J.Butorović, str. 390, koji ne spominje ovaj treći oblik.
- (15) Zapovjednik broda je odgovoran za sigurnost broda i reda na brodu, a u određenim granicama vrši javna ovlaštenja na brodu (čl. 129 st. 1 ZOPIUP). Usp. M.Vella, str. 200.
- (16) N.Latour, str. 91; M.Vella, ibidem; P.Manca, str. 151.
- (17) O pojmu organizacione strukture v. E.Pusić, str. 135 i 276.
- (18) V. F.K.Arzt, str. 514 i 515.
- (19) The Columbia encyclopedia, 1955, str. 1228; Nouveau pêtit Larousse, 1955, str. 676.
- (20) Usporedne analize ovog krivičnopravnog instituta nismo pronašli. Pobuna nije u smislu posebne natuknice uvrštena u domaću Pomorsku enciklopediju, V; za prvu konstataciju C.Smeesters, c.rad.
- (21) J.Testa, str. 710; G.Leone, str. 219, se inače dosta iscrpno bavi ovim pojmom, ali se detaljno o njemu ne izjavljava. Za široko shvaćanje pojma pobune v. Borggard-Sjöstedt, str. 73; P.Manca, str. 153 i dalje.
- (22) N.Latour, str. 93; P.Manca, str. 154-158.
- (23) G.Gorggard - L.Sjöstedt, str. 23. To vrlo precizno izražava P.Manca, str. 154.
- (24) V. F.Bačić, 1, str. 321; N.Srzentić, A.Stajić, Lj.Lazarević, str. 196.
- (25) Raniji Francuski zakonik iz 1852. zahtijevao je sudjelovanje trećine posade kao i u slučaju talijanskog prava. N.Latour, str. 108; L.Halary, str. 115.
- (26) IBIDEM

- (27) V. F.Bačić, str. 334; N.Srzentić, A.Stajić, Lj.Lazarević, str. 298.
- (28) Usp. F.Bačić, str. 334; Objasnjenje uz KZ str. 101; N.Srzentić, A.Stajić. Lj.Lazarević, str. 299; a osobito E.Altavilla, str. 282, E.Dreher, str. 137.
- (29) Zbog specifičnog rješenja pitanja suučesništva u talijanskom zakonodavstvu i doktrini se ovo pitanje ni ne razmatra. G.Leone, str. 219; T.Testa, str. 28. P.Manca, str. 155 i dalje ipak se opširnije osvrće na mnoge probleme u vezi s tim.
- (30) V. G.Borggard - L.Stjöstedt, str. 92. Na to upozorava T.Testa, ibidem; zatim D.Ovidio - Pescatore, str. 634; te C.Becker, ibidem.
- (31) To je slučaj nizozemskog ratnog broda "De Zeeven, Provinzien", iz 1933. godine, zatim iranske raketne topovnjače "Tabarzin", 1980. godine.
- (32) Konkretan primjer iz talijanske prakse navodi T.Testa u cit. radu V. P.Manca, loc. cit.
- (33) V. A.Carić, cit.rad: B.Pavišić, cit.rad.
- (34) V.Brajković, 1, str. 296. Porijeklo naziva nije sasvim razjašnjeno. Neki (Hammer, Diez) ističu njen arapski korigen. Drugi (L.Perels, c.d.) smatraju da je u pitanju staronjemačka riječ. Ima stajališta koja upućuju na helenko porijeklo. Barateriju spominje i Dante, Inferno, XXI i XXII. Baraterija je bila predvidjena u Statutu Lige kotora ninskog (čl. 18, 26 i 31). Usp. V.Brajković, 1, str. 480. Od pozitivnih propisa danas je ona najpotpuniye odredjena u Zakoniku SAD (18. U.S.C. 487 iz 1909. s. 296. v. F.K.Arzt, str. 515).
- (35) F.Berlinghieri, str. 253. Prema Baldasseroniju (Delle Assicurazioni marittime, dio 5, Naslov I), o prvoj barateriji se govori kad 1) zapovjednik namjerno pobegne s broda i teretom u cilju prijevare, 2) kad namjerno ošteti teret broda ili uzrokuje propust broda, 3) kad učini bilo kakvo prijevarno raspolaganje teretom ili brodom, 4) namjerno promijeni kurs plovidbe u cilju postizanja imovinske koristi. Ponekad se kao baraterija označava i srođno ponašanje članova posade.
- (36) F.Berlinghieri, str. 254.
- (37) L.Halary, str. 113; F.Berlinghieri, str. 254; V.Brajković, 2, str. 296.
- (38) V. prikaz F.Berlinghiera, str. 254.

KRATICE

Alžirski pomorski zakonik	Code maritime, 1976
Belgijski CDP	Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, 1928
CDP	Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, 1926, (Francuska)
FBA	Federal Beating Act, 1958, (USA)
Gvinejski zakonik	Code maritime, 1971, (Conachri)
Merchant Shipping ACT 1894 (UK)	
Mornarski zakon SRNJ	Seemennsgesetz, 1957
Mornarski zakon Švedske	Sjömanslagen, 1973
Plovidbeni zakonik Italije	Codice della navigazine, 1942
Švicarski zakon	Loi fédéral sur la navigation maritime sous pavillon suisse, 1953

BIBLIOGRAFIJA

- Altavilla,E, Lineamenti di diritto criminale. Napoli, 1932.
- Arzt,F.K, Navigation Laws of the United States, Washington, 1940.
- Bačić, F, Krivično pravo. Opći dio. I izd. Zagreb, 1978.
- Becker,C, Straftaten und Ordnungswidrigkeiten im Seemanns-
gesetz. KommandoBrücke, 8-12/58.
- Berlinghieri,F, Note di diritto penale marittimo con particola-
re riguardo alla riforma della vigente legisla-
zione. Diritto marittimo, 1930
- Brajković, V, Odredbe prava mora i ribolova u Statutu Lige
kotara Ninskog. Zadar, 1969 (1) Pomorsko pravo.
Pomorska enciklopedija, I izd.sv.6, Zagreb,
1960 (2).
- Buturović,J, Naredjenje vojnog starještine i krivična odgo-
vornost vojnih lica. JRKKP, 3/75.
- Carić,A, Brod u krivičnom pravu. Zbornik Pravnog fakul-
teta u Splitu. XVI/79.

- Dreher,E, Strafgesetzbuch und Nebengesetze. München, 1977.
- D'Ovidio,L.A. - Pescatore, G, Manuale di diritto della navigazione. Milano, 1973.
- Franićević,M, Bjegunac. Pomorska enciklopedija, II izd.sv. 1, Zagreb, 1972.
- Halary,L, Le droit pénal de la marine marchande. Bordeaux, 1919.
- Lazzaro,F, Delitti contro le autorita di bordo o contro le autorita consolari. Diritto marittimo, 1953.
- Latur,N, Le droit pénal de la marine marchande. Paris, 1937.
- Leone,G, Considerazioni sulla sistemazione del diritto penale della navigazione. Roma, 1940-1941.
- Manca,P, Studi di diritto della navigazione. v.IV, Milano, 1963.
- Medanić, V, Red u lukama. Pomorska enciklopedija, I izd. sv.7, Zagreb, 1960.
- Jakaša,B, Sigurnost i red u lukama i plovidbe na moru. Pomorska enciklopedija, I izd. sv.6, Zagreb, 1960. (1).
Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1978. (2).
- Pallua,E, Pomorsko uporedno pravo, Zagreb, 1972.
- Pavičić,B, Problemi kaznene represije u oblasti plovidbe, NZ, 11-12/75.
- Perels,L, Strandungsdelikte im Deutschen Recht. Breslau, 1898.
- Pusić,E, Nauka o upravi. Zagreb, 1972.
- Schmitz,P.R, Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Paris, 1976.
- Srzentić,N, Stajić,A, Lazarević Lj, Krivično pravo. Opšti deo. VII izdanje, Beograd, 1978.
- Testa,T, Diritto penale della navigazione. Enciclopedia forense, v.II
- Vella,M, Reati maritimi. Digesta Italiana, v.X
- Zlatarić,B, (Šeparović,Z) Krivično pravo. Opći dio. Isv. Zagreb, 1977.

RÉSUMÉ

ACTES DELICTUEUX CONTRE L'ORDRE DE NAVIGATION DANS LE DROIT COMPARE

Dans le cadre du droit maritime au sens le plus large, figure un droit pénal de navigation. Les délits dits "maritimes" consistent en actes humains d'une certaine gravité qui sont propres à troubler l'ordre du bord, ou à compromettre la hiérarchie de l'équipage, ou à entraver l'accomplissement de l'expédition. Ledit droit pénal de navigation a des fins tout à fait particulières, correspondent aux devoirs de l'équipage qui sont généralement plus pesants que dans les autres métiers. Ces devoirs ont été, depuis toujours, sanctionnés par des peines sévères, à proportion de la gravité de l'infraction.