

KRIVIČNO DJELO NAPADA NA SIGURNOST MEĐUNARODNE POMORSKE PLOVIDBE

— uz Konvenciju o suzbijanju nezakonitih akata uperenih
protiv sigurnosti pomorske plovidbe potpisano u Rimu
10. ožujka 1988. godine —

Berislav Pavišić
sudac Vrhovnog suda Hrvatske

UDK 344.63:347.79
izvorni znanstveni rad

Konvencijom o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe proširen je katalog inkriminacija međunarodnog krivičnog prava novim krivičnim djelom napada na sigurnost međunarodne pomorske plovidbe. Novom je ustanovom međunarodnog krivičnog plovidbenog prava obuhvaćen veći broj raznovrsnih terorističkih akata u međunarodnoj pomorskoj plovidbi. Smisao ove inkriminacije sastoji se u zaštiti poretku odnosa u međunarodnoj pomorskoj plovidbi od akata nasilja, sabotaže i drugih oblika napada na dobra u tom obliku prometa. Konvencijom je predviđena složena, s obzirom na radnju polimorfna, u pogledu posljedica raznovrsna, inkriminacija u čijoj se osnovi nalazi sadržaj koji je za oblast zračne plovidbe inkriminiran Konvencijom o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva (Montreal, 1971). Utemeljena na univerzalnom principu represije koji ne isključuje ni jednu od osnova državne vlasti kažnjavanja predviđenu u nacionalnom zakonodavstvu Konvencija detaljno uređuje pravila o represivnoj vlasti i jurisdikciji kao i o međunarodnoj pravnoj pomoći i drugim oblicima suradnje u području suzbijanja terorizma u pomorskoj plovidbi. Značaj materije koju uređuje i sadržaj odredaba Konvencije zahtijevaju intenzivno proučavanje domaćaja njenih odredaba u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima, kao i ispitivanje potreba i okvira legislativnih izmjena.

UVOD

Odredbe Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, uz ostala područja, cjelovito uređuju materiju međunarodnog krivičnog prava u odnosu

na krivična djela u plovidbi.¹ U cjelini to je uređenje ipak ostalo u prostoru važenja odredaba ranijih međunarodnih akata, a novosti su izražene promjenama strukture pojedinih ustanova i uvjeta njihove primjene.² Značajnije širenje i uvećanje mjere krivičnopravne zaštite dobara u pomorskoj plovidbi uslijedilo je tek kasnjim razvojem, upravo donošenjem ovdje razmatrane Konvencije o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe³ i Protokola o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv sigurnosti pričvršćenih platformi smještenih u epikontinentskom području,⁴ koji će biti razmotren u drugoj prilici.

Inkriminiranjem napada na sigurnost međunarodne pomorske plovidbe kao *delicta sui generis* međunarodnog krivičnog prava i još više detaljnijem uređenjem posebnog režima državne kaznene vlasti i jurisdikcije, međunarodna je zajednica izrazila zajedničku svijest o potrebi cjelovite, općesvjetske, zaštite odnosa u pomorskoj plovidbi i s tim ciljem uskladištenih posebnih ustanova krivičnog prava, takvih koje su primjerene pospješenju međunarodne suradnje u posebno osjetljivoj oblasti krivičnog prava i koje svojim sastojcima umanjuju ili potpuno isključuju tradicionalnu bojazan i nepovjerenje u krivično pravosuđe strane države.⁵

¹ Takvih je odredaba u Konvenciji UN o pravu mora zaista mnogo i nerijetko su razvrstane u sustavne cjeline. Radi osnovne informacije, ovdje se daje sumarni pregled tih odredaba:

Dio II. Teritorijalno more i vanjski pojas

članovi: 27, 29, 30, 31. i 33.

Dio II. Tjesnaci koji služe međunarodnoj plovidbi

član: 42.

Dio V. Isključiva gospodarska zona

članovi: 55, 56, 60, 62. i 73.

Dio VI. Epikontinenski pojas

članovi: 78, 79. i 80.

Dio VII. Otvoreno more

članovi: 92, 94—97, 99, 105, 107—112.

Dio XI. Zona

članovi: 178, 179, 181. i 1982.

Dio XII. Zaštita i očuvanje morskog okoliša

članovi: 217, 218. i 220, 223—226, 228, 230, 236. i 237.

Veći dio odredaba posvećen je uređenju krivične sudbenosti a neke od njih uređuju istovremeno i kaznenu vlast.

² Među tim promjenama trebalo bi posebno istaknuti vrlo detaljno uređenje materije kaznene vlasti i sudbenosti u materiji zagađivanja morskoga okoliša. Ž. moj rad Krivična sudbenost za delikt zagađivanja morskoga okoliša prema Konvenciji UN o pravu mora iz 1982. godine, izrađen u okviru Istraživačkog projekta Zagađivanje mora s brodova — Pravni fakultet u Rijeci, 1988. Pretežan dio ostalih odredaba predstavlja tek nešto izmijenjene odredbe Ženevskih pomorskih konvencija iz 1958. godine.

³ Ovdje se koristim tekstrom SUA/CONF/15/Rev. 1. 10. marc 1988. Organisation maritime internationale, na engleskom i francuskom jeziku. Taj izvor, kao i sve druge radne materijale osobito prijedloge za izmjene u tekstu pojedinih odredaba, ljubazno mi je dao na uvid predstavnik SFRJ na diplomatskoj konferenciji, kap. Miloje Todorić iz Saveznog komiteta za saobraćaj i veze na čemu mu izražavam zahvalnost.

⁴ Protokol je donesen iste prigode kao i Konvencija 10. ožujka 1988.

⁵ Usp. o tim pitanjima Lombois, op. cit. 220. i dalje; Oehler, op. cit. 7; a osobito iscrpno Žlatarić, Međunarodno, 33. i dalje.

Tehnologiska struktura i ambijentalne značajke suvremene pomorske plovidbe čine ju istovremeno izuzetno izloženom i osjetljivom na pojave terorističkih akata.⁶ Od povremenih događaja, u ranijem razdoblju uglavnom smještenih u periferiji najvažnijih pomorskih plovnih putova, širenje delinkventnih pojava uslijedilo je u prostorima izuzetne geopolitičke osjetljivosti.⁷ Kao i u većini terorističkih akata u drugim oblastima, napadi na sigurnost pomorske plovidbe praćeni su političkim momentima. Taj problem u pravilu predstavlja ozbiljnu prepreku međunarodnog sporazumijevanja. Što tome nije bilo tako i u slučaju izrade Konvencije, treba prije svega zahvaliti saznanju da terorizam u svim svojim izražajnim oblicima predstavlja opasnost za ljudsko društvo, za njegove civilizacijske i kulturne tekovine, za ljudsku zajednicu kao cjelinu. Otud je shvatljivo, u drugim prilikama nezamislivo, kratko vrijeme u kojem je izrađen i usvojen tekst Konvencije. Konvencija konačno i posve određeno postavlja složene zadatke ne samo za nacionalna zakonodavstva već složenošću svojih odredaba navodi na potrebu pojačanih npora u oblasti teoretskih istraživanja koja prepostavljaju multidisciplinarni pristup cijelokupnoj problematiki plovidbenog kao osobitog područja kriminaliteta.⁸ U tom je smislu njen domaćaj znatno veći od značaja koji ima s obzirom na područje konkretne primjene.

Novim je odredbama prošireno područje međunarodnih krivičnih djela u plovidbi. U sadržajnom pogledu uspostavljena je veza s odgovarajućim područjem zračne plovidbe a time naznačen i mogući smjer razvoja prema jedinstvenoj krivičnopravnoj zaštiti međunarodnog prometa.⁹

⁶ Od latentne prisutnosti terorističkih napada na plovidbu, koji su u proteklom razdoblju bili znatno rjeđi od delikata u zračnoj plovidbi, nekoliko je spektakularnih recentnih epizoda taj problem istaklo u prvi plan. Svet je bio zatečen novim događajima ipak znatno kraće od vremena koje je bilo potrebno da se sjedine gledišta raznih zemalja na planu stava o npr. otmicama zrakoplova. Ne treba dakako izgubiti iz vida ni aktualne trendove političkih odnosa koji su zasigurno bitno pogodovali zajedničkim nastojanjima.

⁷ Događaj (praktički nespomenut u toku rada na Konvenciji), koji je imao poticajni značaj bio je napad na MN Achille Lauro, što je uslijedio 7. listopada 1985. godine od strane palestinskih učinilaca koji su zahtijevali oslobođanje palestinskih boraca iz izraelskih zatvora, a u toku čega je od strane otmičara broda ubijen američki državljanin, putnik na brodu, Klinghofer. Dakako, ništa manje pažnje nije svojedobno privuklo ni kasnije prisilno skretanje zrakoplova s otmičarima od strane lovaca američke VI. flote i prinudno spuštanje na aerodrom u vojnoj bazi Sigonella na Siciliji, kao i kasniji odlazak vođe otmičara iz Italije. V. Documents concerning the Achille Laure Affair and Cooperation in Combating international Terrorism. International Legal Materials, 1985, v. XXIV, No 6, str. 1509—1566.

⁸ V. o problemima kriminalističkih ispitivanja plovidbenog kriminaliteta, Pavišić, Berislav, Istraživanje krivičnih djela u plovidbi. Pomorski zbornik, Rijeka, 25/1984.

⁹ Dakako, to je moguća projekcija kojoj se za sada ne vide ni konkretne osnove osim u općim naporima prema unificiranju prava civiliziranih država. Treba međutim upozoriti da materija krivičnih djela u plovidbi nije čini se bliska ni tako autoritativnim stručnim udruženjima kakvo je npr. Međunarodno udruženje za krivično pravo (AIDP), jer se drukčije ne može objasniti krajnje siromaštvo tih odredaba, koje čak izostavlja i postojeće inkriminacije, u Projét de Code Pénal International kako je izložen u Revue Internationale de Droit Pénal, nr. 1—2/1981.

I. Kriminalističke značajke i kriminologiski osvrt na delikt napada na sigurnost pomorske plovidbe

Pravno-dogmatska analiza određenog krivičnog djela pretpostavlja uvažavanje biti pojave čijem je uređenju namijenjena. U primjeru razmatrane inkriminacije radni materijali koji su služili kao osnova donošenja njenih odredaba ne sadrže podatke o fenomenologiskim, etiolijskim i drugim (npr. kriminalističko-metodskim) značajkama delikta napada na sigurnost pomorske plovidbe.¹⁰ Opravdava li ta okolnost zaključak da je zavidna brzina kojom je izrađen tekst Konvencije posljedica utjecaja određenog događaja a konkretna rješenja u njenom tekstu zapravo prilagođavanje sadržaja drugih međunarodnih akata u područje pomorske plovidbe.¹¹ Ako je tome tako, a kao što će se vidjeti iz daljnje izlaganja, postaje još važnijim temeljito razmatranje kriminalističkih i kriminologiskih pitanja, dakako u opsegu prihvatljivom za okvire predmetnog rada, da bi se moglo ocijeniti prikladnost Konvencijom usvojenih rješenja za postizanje kriminalno-političkih ciljeva i ukazalo na pojedinu mjestu koja čine prepreku njihovu ostvarenju.

Središnji pojam koji se ovdje barem u bitnom mora razmotriti jest delikt napada na sigurnost pomorske plovidbe, njegove kriminalističke značajke i makar elementi fenomenologije i etiologije tog oblika kriminalnog ponašanja.

Pojam delikta napada na sigurnost pomorske plovidbe koji ovdje korištimo, tipološki je, kvalitativan i klasifikatoran, a definicija tog pojma mora biti suštinska, karakteristična, ekvivalentna, takva da određuje pojam upravo tog delikta i akuratna, da ga određuje nužnim, drugim pojmovima. Takav pojam razmatranog delikta moguć je uz uvjet korištenja kategorije kriminalističkih značajki krivičnog djela koje najpotpunije osvjetljavaju fenomenologiska obilježja određenog delikta.¹²

Tipologiski karakter razmatranog pojma izražavaju kriminalističke značajke. Shvaćene u smislu kategorije kriminalističke fenomenologije, kriminalističke značajke sadrže tipične, stalne i promjenjive karakteristike, sastojke delikta.¹³ U odnosu na delikt napada na sigurnost pomorske plovidbe

¹⁰ Inicijativa SAD dana na 14. Plenarnom zasjedanju OMI 28. svibnja 1986. godine također nije bila obrazložena pregledom učestalosti takvih pojava. O tome se ne govori ni u pismu ambasadora Austrije, Egipta i Italije od 25. rujna 1986. godine kojemu je priložen prvi Nacrt teksta Konvencije. Obrazloženje uz spomenuti tekst međutim ističe u prvi plan Rezoluciju br. 40/61 od 9. prosinca 1985. godine Generalne skupštine UN.

¹¹ Riječ je prije svega o Konvenciji o suzbijanju nezakonitih akata uperenih protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva (Montreal, 1971), te Konvenciji o suzbijanju nezakonitih otmica zrakoplova (Haag 1970). Obje konvencije kao i ranija Konvencija o krivičnim djelima i nekim drugim aktima izvršenim u zrakoplovu (Tokio 1963) ratificirala je SFRJ (Službeni list: 47/70, 33/72).

¹² O tom pojmu v. kod Vodinelić, Vladimir, Kriminalistički i krivičnoprocesni aspekti načina izvršenja krivičnog dela (Modus Operandi). Glasnik Pravnog fakulteta u Kragujevcu, 1984, str. 140—186.

¹³ Vodinelić, ibidem.

takvima se prije svega ukazuju **ambijentalne**, lokalne, značajke a izražene su uvjetom da je delikt uslijedio u ambijentu pomorske plovidbe pri čemu se u odnosu na pojedine sastojke delikta po prirodi stvari postavljaju i određeni zahtjevi u pogledu uže lokacije (u prostoru broda, plovнog puta i sl.). To obilježje u graničnim, spornim slučajevima služi kao kriterij diferenciranja i izdvajanja srodnih pojava u kojima nisu ispunjeni zahtjevi prirode i granica prostora u kojem mora biti ostvaren makar jedan od eventualno većeg broja sastojaka koji služe kao kriterij lokalizacije.

Temporalno obilježje izražava zahtjev da je događaj u kojemu su ostvareni sastojci delikta napada na sigurnost pomorske plovidbe uslijedio za vrijeme trajanja plovidbe. To je opći, osnovni smisao istaknutog obilježja koji u konkretnim primjerima može biti preciznije određen, pri čemu se može izričito zahtijevati da je događaj uslijedio u vrijeme kretanja plovнog objekta, u vrijeme trajanja plovidbenog pothvata ili čak u vrijeme određene plovidbene operacije, što bi u pravilu trebale biti osnove za stupnjevanje odgovornosti.

Dinamički sadržaj, bit delikta napada na sigurnost pomorske plovidbe izražavaju **modalna** obilježja. Njihovim posredstvom izdvajaju se tipične skupine radnji izvršenja, na stupnju apstrakcije koji je primjereno kriminalističkom pristupu i razlikuje se od krivičnopravnog. U tom smislu kao tipični oblici radnje izvršenja ukazuju se:

1. akti nasilja unutar kojih treba razlikovati: a) diverzantsko-terorističke akte¹⁴ i b) napade na život i tijelo sudionika plovidbe;¹⁵
2. akti iznude, ucjene i slični postupci;
3. akti sabotaže u širem, kriminalističkom smislu;
4. akti oštećivanja i uništavanja stvari i
5. davanje lažnih obavijesti u vezi s plovidbom.

Subjektivna identifikacijska obilježja, u sadašnjim uvjetima nedovoljnog poznavanja stvarnih pojava razmatranog delikta itekako su značajna kategorija posebno s obzirom na veliku vjerojatnost da su mogući autori delikta pripadnici skupine međunarodnih zločinaca, da postoji opasnost stvaranja specijalno usmjerenih organizacionih struktura za izvršenje tih djela i da se nipošto ne može isključiti opasnost širenja pojava napada na sigurnost pomorske plovidbe, što dakako zahtijeva odgovarajuće napore u smislu njihova suzbijanja.

Sadržaj koji je uključen u pojam delikta o kojemu je riječ u kriminalističkom je smislu nova pojava. S obzirom na to, a posebno imajući u vidu njegova stvarna obilježja, istaknuto mjesto imaju **instrumentalna identifikacijska** obilježja. Radnja delikta je polimorfna, a dominantno mjesto u njem biću ima nasilje. Ipak, to nije isključivi sadržaj, niti najvažnija zna-

¹⁴ O kriminalističkim problemima sabotaža i diverzija v. Aleksić, Živojin, Kriminalistika, Beograd, Privredna štampa, 1979, str. 344.

¹⁵ Sudionik plovidbe širi je pojam od osobe na brodu. Ovdje napad mora biti u stanovitom odnosu prema tom svojstvu napadnutog subjekta.

čajka. Takav karakter ima nesumnjivo činjenica da je predmetni delikt poseban, mnogim osobitostima obilježen oblik terorističkog akta čime se ovdje na svoj način aktualiziraju kako opća, tako i sasvim posebna pitanja povezana s tim fenomenom. U uskoj vezi s tim je daljnje **motivacijsko** obilježje istaknuto uz ostalo i zbog naglašene prisutnosti koneksnih političkih motiva.

Kriminalističke značajke delikta napada na sigurnost pomorske plovidbe kao osnova definiranja njegova pojma moraju izraziti kvalitativna svojstva i pružiti osnovu za njegovu klasifikaciju unutar skupine drugih kriminalističko fenomenologičkih pojmljiva. Najvažnije pitanje u tom smislu odražava se odnosom prema kriminalističkom kompleksu ugrožavanja sigurnosti plovidbe s jedne i piratstvu s druge strane. Tako uzeta tročlana cjelina čini srž plovidbene delinkvencije, kojoj s obzirom na suvremenim trenutak treba dodati delikt zagađivanja morskog okoliša kao svojevrsnu kategoriju kriminalnog akta. Upravo vodeći računa o svim momentima na koje je ukazano potrebno je pojam koji se razmatra odrediti s dovoljno širokim granicama da se u njegove okvire mogu smjestiti vrlo raznovrsne pojave, rukovodeći se pristupom da se i na osnovi jednog nadoveznog elementa određeni oblik kriminalne radnje može pridružiti u okvire općeg pojma ukoliko protiv toga ne govori drugi sasvim određeni razlog. U skladu s takvim pristupom pojam delikta napada na sigurnost pomorske plovidbe shvaćam kao ponašanje kojim se primjenom sile, prijetnje, oštećivanja ili uništavanja stvari, podmetanjem eksploziva ili drugih naprava, davanjem lažnih obavijesti ugrožava pomorska plovidba i život ljudi ili imovina.

Takvim značajkama obilježena pojava, delikt napada na sigurnost pomorske plovidbe shvaćen kao kriminalistički fenomen, pri čemu se izostavljaju precizna krivičnopravna određenja uvjetovana sastojcima konkretnog zakonskog opisa, o kojima će biti riječi na drugim mjestima ovog rada, najsažetije se, u cjelini, mogu označiti kao *pomorski terorizam*, koji bi opći naziv odgovarao izrazu morsko razbojništvo kao oznaci piratstva i izrazu ugrožavanje plovidbe za već spomenutu skupinu delikata dovođenja u opasnost plovidbe. Etioloških studija tih pojava, barem takvih koje bi izlazile izvan okvira regionalnih granica, u suvremenom trenutku nema. Postojeći podaci osim toga, a upravo iz razloga što do sada napada na sigurnost pomorske plovidbe nije bilo kao posebnog, samostalnog (međunarodnog) krivičnog djela, ne diferenciraju ponašanja uključena u taj i npr. delikt piratstva. Stoga se u tim uvjetima teško može govoriti makar i o fragmentarnoj spoznaji specifičnih kriminogenih faktora, onih koji nisu prisutni kod drugih oblika terorističkih akata i koji zahtijevaju naročit preventivni i represivni pristup. Zbog toga su sva razmišljanja u tom području za sada u okvirima empirijskih, nesistematisiranih iskustava, spekulativnih analogija, a vrlo često opterećena političkim, regionalnim, ekonomskim i nacionalnim momentima koji nepovoljno utječu na razvoj poznavanja te pojave. U tom pogledu situacija je posve drugačija od one koja je u odnosu na delikte u zračnoj plovidbi vladala u vrijeme donošenja već ranije spomenutih međunarodnih akata. U vrijeme usvajanja tih odredaba postojao je cinoz iscrpnih studija različitih pitanja u vezi s deliktima u zračnoj plovidbi. Ipak, delikt napada na sigurnost pomorske plovidbe nije toliko posebno sa-

svim nepoznato kriminalno ponašanje da bi opisano stanje u njegovoj prvenstveno teoretskoj obradi opravdalo dvojbu o potrebi i korisnosti njegova uređenja kao međunarodnog krivičnog djela i, posljedično, njegova uvrštenja u nacionalna zakonodavstva. Uostalom, naznake o etiološkim momentima koje se nalaze u radnim materijalima za tekst Konvencije imaju, uz sve ografe na koje je ukazano, itekako veliko značenje.^{15a}

Okolnost koju smatram posebno značajnom u cjelini preventivnih nastojanja, a koja bi prema težnjama Konvencije trebala imati univerzalni karakter, jest naglašena potreba istraživanja *kriminalne situacije delikta pomorskog terorizma* kao logične prepostavke preventivnih akcija.

Uobičajene kriminologische studije, i kad bi postojale u mjeri potrebnoj za izradu preventivnih planova, u pravilu ne pružaju dovoljno podataka za stvaranje detaljnih saznanja o konkretnim pojavama. Zbog toga su u aktualnom trenutku najvažnija kriminalističko-fenomenologiska istraživanja usmjereni okolini, situaciji i mehanizmu delikta, kao elementima cjeline kriminalne situacije. Ciljevi kojima bi takve analize morale služiti idu za prikupljanjem saznanja o geografskim, socijalnim, tehničkim, klimatskim i drugim značajkama sredine u kojoj je uslijedio pojedini kriminalni događaj. Opisani napor omogućio bi u dalnjem postupku klasifikaciju elemenata, njihovo vrednovanje i uključivanje tih saznanja u operativne programe preventivnih mjera u nacionalnim i međunarodnim okvirima.¹⁶

Napad na sigurnost pomorske plovidbe složen je, iz biti većeg broja drugih pojava izведен tip kriminalnog ponašanja. Uz značajne sličnosti s deliktima ugrožavanja sigurnosti plovidbe (kauzalitet, posljedice, ambijent), postoje u odnosu na tu skupinu bitne razlike. Kod razmatranog delikta, nai-me, radi se o napadima izvana, ponašanjem koje izlazi izvan okvira djelatnosti pomoću koje stanoviti subjekt sudjeluje u prometnom pothvatu. Razlike su još uočljivije u odnosu na subjektivne elemente delikta i time se kao i nekim drugim značajkama približavaju piratstvu, koje također kao fenomen u suvremenim prilikama ulazi u širi pojam terorizma u oblasti plovidbe. Pojačanu društvenu opasnost, što ga nesumnjivo ima, delikt napada na sigurnost pomorske plovidbe crpi iz okolnosti da je on, kao cjelina, krajnje opasan oblik terorističkog akta u sredini pojačane osjetljivosti i bitno uvećanog stupnja rizika.

II. Kriminalnopolitičke osnove pravnog uređenja djelatnosti suzbijanja pojava delikata napada na sigurnost pomorske plovidbe

Zaključujući netom izložen prikaz osnovnih fenomenologiskih elemenata delikta napada na sigurnost pomorske plovidbe istaknuto je značenje poznavanja strukture njegovih sastojaka za cjelokupnu strategiju preveniranja takvih pojava. Preventivna komponenta kao nesumnjivo najvažniji cilj pravnog

^{15a} Tu se misli u prvom redu na statističke preglede kakav je npr. onaj od 16. ožujka 1987. Komiteta za sigurnost plovidbe (MSC 34/13).

¹⁶ Takva nastojanja moguća su danas jedino u okvirima djelatnosti UN.

uređenja i uopće cjelokupne djelatnosti suzbijanja razmatranih pojava vrlo je jasno izražena u tekstu Konvencije,¹⁷ i još više u toku rada na izradi njenog teksta.¹⁸ Kako je Konvencijom određenim sadržajem međunarodnog krivičnog djela napada na sigurnost pomorske plovidbe precizno određeno područje njegove primjene, to se u tim okvirima, prije pravno-dogmatske analize uz sve ono što je razmotreno u prethodnom odsjeku ukazuje nužnim ispitati momente koji imaju odlučno značenje za postizanje kriminalnopolitičkih ciljeva (uz njihovu prethodnu identifikaciju) i to kako u sektoru krivičnog prava, tako i u sektoru opće socijalne prevencije.¹⁹

Sektor kriminalne politike u području krivičnog prava bitno određuju dva momenta. Prvi je sadržan u okolnosti da je delikt napada na sigurnost pomorske plovidbe međunarodno krivično djelo, i to takva vrst koja kao **delicta sui generis** zahtijeva donošenje posebne nacionalne odredbe kojom će u zakonodavstvu dotične države biti inkriminiran cjelokupni sadržaj međunarodne odredbe, odnosno najmanje taj sadržaj, pri čemu nacionalni zakonodavac može ići i dalje u odnosu na opseg i jačinu krivičnopravne zaštite.²⁰ Inkriminiranje napada na sigurnost pomorske plovidbe ima za predmet uređenja zaštitu međunarodne pomorske plovidbe, u funkciji univerzalnog oblika prometa i faktora postojanja i odvijanja svjetskog sustava razmjene dobara i ljudi, od terorističkih akata. Tako ubličen objekt zaštite očito predstavlja zajedničko dobro cijelog čovječanstva, a takva njegova priroda zahtijeva poseban sustav krivičnopravne zaštite: međunarodnu ili, štoviše univerzalnu zaštitu. Nije dakle, kao u primjeru nekih drugih međunarodnih inkriminacija, samo u pitanju internacionalizacija režima krivičnopravne zaštite, već upravo suprotno, priroda zaštićenog dobra pretpostavlja naročit karakter djela.²¹ Iz toga slijedi prvi, zapravo osnovni preuvjet ostvarenja kriminalnopolitičkih ciljeva u području krivičnopravnog sektora: dosljedno prihvatanje i isto takvo unošenje u kataloge inkriminacija nacionalnih zakonodavstava novog sadržaja utvrđenog Konvencijom.

Drugi momenat u tom području jest što ujednačeniji režim primjene tako usvojenih nacionalnih inkriminacija koji u sebi uključuje što potpunije prihvatanje odredaba Konvencije o jurisdikciji, pravnoj pomoći i ostalim oblicima suradnje, te zahvate u nacionalne propise kako bi se oni uskladili s Konvencijskim rješenjima.

Treći uvjet u spomenutom sektoru je povezan s praksom primjene konvencijskih odredaba koja čak i u slučaju jedinstvene recepcije u nacionalna zakonodavstva može znatnije divergirati u praksi. Zbog toga je potrebno analizirati niz odredaba drugih međunarodnih i nacionalnih akata koji uređuju velik broj doticajnih, interferentnih pitanja o kojima ovisi područje primjene konvencijskih odredaba.

¹⁷ Takav je naime sadržaj preambule koji se posebno poziva na Rezoluciju od 20. studenog 1985. A 584/14 Skupštine OMI.

¹⁸ Konvencija u konačnom tekstu sadrži, kao što će se vidjeti iz dalnjih izlaganja, znatno više odredaba preventivna značaja nego u prvobitnom tekstu.

¹⁹ Bačić, op. cit. 30; Bavcon, op. cit.

²⁰ Zlatarić, Otmice, 44.

²¹ Lombois, 229, ističe da se radi o »l'internationalisation de la répression«.

Opći koncept kriminalne politike u području krivičnog prava koji je upravo ocrtan u svojim najvažnijim elementima prepostavlja visok stupanj suradnje u odnosima među državama. Ipak, njegovi sadržaji nisu niti teško prepoznatljivi, niti je put njihova ostvarenja nepoznat. Dakako, time nipošto ne slijedi da je lako ostvariv, kod čega i mogu iskrasnuti prepreke izvanpravnog značaja.

Sektor opće, u konkretnom slučaju međunarodne, socijalne prevencije prepostavlja međutim znatno više dosege svekolikog socijalnog života i u tom se pogledu uklapa u istovjetne probleme suzbijanja akata terorizma bez obzira o kojim se njegovim oblicima konkretno radi. To je problematika koja zaslužuje temeljite, opširne, multidisciplinarnе analize i njome se u okvirima predmetnog rada nećemo baviti.²² Umjesto toga kao pitanje prvo razredne praktične važnosti potrebno je ispitati u kojem se odnosu nalaze konvencijskim uređenjem izraženi kriminalnopolitički ciljevi i takvi ciljevi jugoslavenske kriminalne politike (zadržavajući dakako sve rezerve prema postojanju ove potonje kao dokraja diferencirane, cjelovite i sustavno povezane koncepcije).²³

U traženju odgovora na postavljeno pitanje potrebno je uvodno upozoriti na praktično značenje novog krivičnog djela i za jugoslavensko pravo. Ono proizlazi prije svega iz okolnosti da je Jugoslavija pomorska zemlja, a zatim i iz razmjera u kojima jugoslavenski građani i njihova imovina (te osobito društvena imovina) sudjeluju u svjetskoj pomorskoj plovidbi. Sve su to momenti koji upravo zahtijevaju što cjelovitiju zaštitu i ustanovljenje takve mreže branjivog prostora u plovidbi koja stvara gotovo potpunu izvjesnost ostvarenja krivičnog progona. Bitan korak u tom pravcu je upotpunjavanje međunarodne reglementacije novim oblicima međunarodnih krivičnih djela i zatim njihovo unošenje u nacionalne zakone. U jugoslavenskom zakonodavstvu, kako su to pokazala ranija istraživanja, formalno su ispunjene sve obveze proistekle iz međunarodnih konvencija za unošenjem sa držaja odgovarajućih inkriminacija.²⁴ Međutim, time nipošto nije postignut cilj koji u području krivičnopravne zaštite plovidbe treba smatrati osnovnim: cjelovita, sustavna, logično povezana i prirodi pojedinih inkriminacija primjerena, prilagođena, u tehničkom pogledu pregledna, jasna i lako primjenjiva legislativna jedinica.²⁵ Naprotiv, sustavno nejedinstvo, disperzija zakonodavnih nadležnosti, neprirodno cijepanje jedinstvenih objekata pravnog normiranja, izostavljanje itekako važnih dijelova iz pojedinih međunarodnih ustanova pri njihovu uvrštenju u domaće zakonodavstvo, na što je već u nizu navrata upozorenje,²⁶ obilježavaju pozitivno jugoslavensko plovidbeno

²² Pavišić, loc. cit.

²³ Bavcon, ibidem.

²⁴ Ovdje se dakako ima u vidu područje plovidbe. Usp. Pavišić, Berislav, Neka pitanja krivičnopravne zaštite plovidbe u Prijedlogu izmjena i dopuna KZ SFRJ. Naša zakonitost, Zagreb, 1/87.

²⁵ Pozitivno zakonodavstvo jedva da može imati drugčiju sustavnost imajući u vidu odredbu čl. 281. Ustava SFRJ.

²⁶ V. Pavišić, Berislav, Krivična djela i druge Kažnjive radnje u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Pomorski zbornik, br. 16/1978.

krivično zakonodavstvo kao ukupnost odredaba izuzetno neprikladnih da ostvare iole ozbiljnije kriminalnopolitičke ciljeve.²⁷ Sviest o tome trebala bi konačno prodrijeti do svih subjekata o kojima ovisi budućnost strukture domaćeg krivičnog zakonodavstva. Ovdje u odnosu na to prvo pitanje treba samo utvrditi da nema u samoj inkriminaciji nikakve smetnje da se uklopi u sustav pozitivnog zakonodavstva, što dakako ne znači da je to tehnički jednostavan zadatak, o čemu se govori na drugom mjestu ovog rada.²⁸

Osim strukturalnih elemenata pojedine ili većeg broja inkriminacija, za njih kao sredstvo ostvarenja kriminalnopolitičkih ciljeva bitan je režim njihove primjene i u tom sklopu posebno: državna kaznena vlast, jurisdikcija i različiti oblici krivičnopravne pomoći. Tim se pitanjima u dalnjem radu posebno bavimo, a ovdje treba samo istaknuti da u odnosu na spomenute momente nema ozbiljnih smetnji praktične primjene razmatrane odredbe. To stoga što je domaće krivično zakonodavstvo u tom dijelu na razini najsvremenijih rješenja i objektivno čini osnovu za široku primjenu u praksi i isto tako široku međunarodnu suradnju.

Preostaje konačno da se i ovdje ukaže na niz drugih pitanja tijesno povezanih uz ukupnu djelatnost suzbijanja pojave pomorskog terorizma. Intenzivnije sudjelovanje u radu međunarodnih organizacija, više društvene briže o jugoslavenskim državljanima ukrcanim na stranim brodovima, veća pažnja pitanjima krivičnopravne zaštite pomorske plovidbe u cjelini i bitno veći istraživački napor u oblasti cjelokupne plovidbene delinkvencije, neki su od smjerova neophodnih nastojanja u budućnosti.

III. Opći osvrt na delikt napada na sigurnost pomorske plovidbe kao predmet pravnog uređenja

Inkriminiranje sadržaja koji je uvršten u pojam delikta napada na sigurnost pomorske plovidbe ishodišno je uvjetovano okolnošću da se radi o međunarodnom krivičnom djelu, i to o takvoj kategoriji tih inkriminacija koja zahtijeva: a) uvrštenje samostalnih krivičnih djela u nacionalna zakonodavstva, b) istovjetnost ili barem bitnu podudarnost zakonskih obilježja i c) međusobni sklad i povezanost odredaba o represivnoj vlasti, jurisdikciji, pravnoj pomoći, ekstradiciji i drugim pitanjima koja uvjetuju praktičnu primjenu materijalnopravnih odredaba.

Ukupnosti tih zahtjeva tradicionalne sheme nacionalnih krivičnih zakonodavstava ne mogu uvijek udovoljiti. Zbog toga su već na razini donošenja novih propisa moguće poteškoće, dvojbe i odstupanja o kojima će u bitnoj mjeri ovisiti konzistentnost cjeline međunarodnopravne i nacionalnih mreža

²⁷ O tome se međutim pri izradi Nacrta Prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama KZ SFRJ iz veljače 1987. nije vodilo računa.

²⁸ Konvenciju je potpisalo nakon usvajanja teksta 69 država. S obzirom na njeni značenje i sadržaj ne postoje razlozi da SFRJ apstinira od preuzimanja obveza iz Konvencije.

krivičnopravne zaštite. U svakom slučaju struktura nove međunarodne inkriminacije takva je da zahtijeva pažljivo korištenje pojedinih njenih sastojaka u sferi određenog nacionalnog zakonodavstva radi postojanja inkriminacije piratstva s kojom je taj novi krivičnopravni fenomen u posebnom odnosu doticaja a u perifernim područjima i preklapanja, ali i radi odnosa s drugim odredbama u nacionalnim sustavima, kao i stoga što je unutar njegove strukture smješteno nekoliko odredaba koje itekako tangiraju ustanove općeg dijela krivičnog prava (pripremanje, suučesništvo, pokušaj itd.).

Uz izloženo nova inkriminacija aktualizira analizu sustavnog rasporeda »plovidbenih krivičnih djela«. Razlog za to leži u okolnosti količine društvene opasnosti razmatranog delikta i htijenja za efikasnim mjerama represije. To je jedva moguće u okviru postojećih sustava, osobito ondje gdje postoji podijeljenost zakonodavne nadležnosti kao npr. u SFRJ. Očito je dakle da nova inkriminacija traži temeljito izučavanje najprikladnijeg puta njenog uključenja u određeno nacionalno zakonodavstvo.

Momenti koji utječu na pristup izgradnji konkretnih zakonodavnih figura već su spomenuti u odjeljku koji je bio posvećen razmatranju kriminalističkih i kriminalnopolitičkih značajki predmetnog delikta (ovdje pod II. i III.). Tamo je istaknuto da u osnovi nove inkriminacije počiva univerzalni princip represije, da je smisao inkriminiranja zaštita u što je moguće širim granicama međunarodnih odnosa. To se na poseban način odražava na pravno-dogmatskom planu. Postoje naime vrlo krupne razlike u strukturiranju sustava i pojedinih odredaba plovidbenog krivičnog prava. Uvrštenje u pojedine njihove skupine takvih odredaba kakva je nova inkriminacija nipošto nije jednostavno i u pojedinim primjerima može zahtijevati preobrazbe većeg broja odredaba pa i cijelog sustavnog kompleksa. Upravo o takvoj mogućnosti u primjeru jugoslavenskog prava već je ranije bilo riječi, a na taj problem osvrnut ćemo se u kasnijem izlaganju.²⁹

Upravo istaknut, osnovni, moment odlučan za kakvoću krivičnopravne zaštite u nacionalnom zakonodavstvu, izaziva i daljnje procesnopravne posljedice povezane s pitanjima uvjeta primjene takvih odredaba u predmetima s elementom inozemnosti. Riječ je o cijelom nizu odredaba o represivnoj vlasti kao materijalnopravnoj kategoriji, zatim o jurisdikciji, posebnim postupovnim propisima, međunarodnoj krivičnopravnoj pomoći, što izaziva daljnje ispitivanje cjeline uređenja pojedinog područja međunarodnih krivičnopravnih odnosa dotične države. Međutim, time se potreba temeljitog testiranja sredine u koju se integrira novi oblik krivičnog djela ne iscrpljuje budući da je itekako potrebno pažljivo modulirati područje krivičnih sankcija, kako se ne bi dogodilo da ono svojom neprikladnošću naprsto anulira napore uložene u izgradnju zakonskog opisa krivičnog djela.³⁰ Zadaci koji su upravo naznačeni opravdavaju da se prije svega pažljivo analiziraju sa-

²⁹ V. bilj. 24.

³⁰ Zapriječene kazne u primjeru inkriminacije piratstva iz čl. 1018. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi sasvim se razlikuju od uobičajenog modela. V. Carić, str. 83.

stojci novog međunarodnog krivičnog djela a zatim ispitaju uvjeti njegova uvrštenja u domaće zakonodavstvo.³¹

IV. Krivično djelo napada na sigurnost međunarodne pomorske plovidbe iz čl. 3. Konvencije³²

Bit i smisao postojanja nove međunarodne inkriminacije je suzbijanje određenih oblika pomorskog terorizma. Prije stvaranja nove inkriminacije tom je cilju u međunarodnom pravu služilo krivično djelo piratstva koje se pokazalo neprikladnim za nove pojave.³³ Upravo ti nedostaci piratstva u ulozi osnovnog međunarodnog krivičnog djela protiv reda u plovidbi bitno su ubrzali donošenje novih odredaba.

Model nove inkriminacije utemeljen je na krivičnom djelu napada na sigurnost civilnog zrakoplovstva iz čl. 1. Montrealske konvencije.³⁴ Sustavno, to je krivično djelo protiv reda u plovidbi (poretka odnosa). Taj grupni zaštitni objekt isti je kao kod piratstva, ali je tu njegovo ishodište u režimu otvorenog mora i to je taj karakteristični aspekt objekta zaštite. U primjeru inkriminacije napada na sigurnost međunarodne pomorske plovidbe ishodište je zaštita međunarodne prometne funkcije pomorske plovidbe. To u sebi uključuje sigurnost (zaštićenost) sudionika i dobara, neometanost njena odvijanja i zaštitu posebnih dobara bitno vezanih uz to. Inkriminacija se ograničava na međunarodnu pomorsku plovidbu. To su obilježja kojima se razmatrana ustanova razlikuje od sličnih nacionalnih figura. Prvo se obilježje sastoji u elementu pravne prirode koji se izražava kao element inozemnosti i posebno je detaljno uređen u Konvenciji, a drugo u fizičkim značajkama povezanim uz ambijent (more).³⁵ Objekt zaštite uključuje veći broj pravnih dobara. Ona se pojavljuju kao osnova i izvedena pravna dobra a sjedinjena su u složenom pojmu reda (pomorske plovidbe) ili poretka odnosa, pri čemu dakako taj entitet kao objekt zaštite nije u čistom obliku obuhvaćen bićem djela. Međutim, koliko god postojale poteškoće u preciznom određenju sadržaja tog objekta zaštite on je ipak prepoznatljiv, pa tako i pravne ustanove koje služe njegovoj zaštiti za koje Berlingieri navodi »... rivolte a garantire, mediante sanzioni penali, la conservazione e la re-

³¹ Zbog prostora, ovdje nije moguće ni nabrojiti sve probleme međunarodnog krivičnog prava koji se pojavljuju u vezi s plovidbenim inkriminacijama.

³² Predloženi naziv marginalne rubrike odabran je kako bi se istakla razlika prema inkriminacijama ugrožavanja sigurnosti plovidbe u užem smislu (npr. čl. 613. st. 2. KZH).

³³ Osim već spomenute interferencije s piratstvom, doticaj postoji i s drugim krivičnim djelima kao što su: pobuna, baraterija, nasilje na brodu itd. O tome v. Pavišić, Berislav, Krivična djela zaštite reda u plovidbi. Pomorsko uporedno pravo i pomorska kupoprodaja, br. 113—114/1987. Ishodište delikta locirano u samom prostoru broda izraženo je u slučaju MN Achille Lauro, te u slučaju MV City of Poros.

³⁴ V. Ugrožavanje sigurnosti leta zrakoplova — čl. 241. KZ SFRJ.

³⁵ U radnim se materijalima taj element označuje kao međunarodni. V. OMI-C)/95—1. X. 1986.

integrazione dell' ordine giuridico sociale nell' ambito del traffico marittimo e della marina mercantile».^{35a}

Već istaknuta obilježja razmatranog krivičnog djela pružaju odgovor na pitanje: da li je novim uređenjem stvoreno novo (međunarodno) pravo? Kad se ima u vidu da je objekt zaštite dobro vitalnog značaja za međunarodnu zajednicu kao cjelinu i Konvencijom uređen univerzalni princip represije, odgovor na postavljeno pitanje nužno mora biti pozitivan.³⁶

Uvođenje tako značajne ustanove imat će, nema sumnje, znatan utjecaj na nacionalna krivična zakonodavstva i to bez obzira da li je riječ o sustavima posebnog plovidbenog krivičnog zakonodavstva ili o takvima gdje su te odredbe uvrštene u opće zakonodavstvo ili se pak radi o uređenju u kojemu funkciju krivičnopravne zaštite odnosa u plovidbi ostvaruju opće odredbe.³⁷

Svojstva konkretnog zakonskog opisa krivičnog djela bitno određuje njegov dinamički element, radnja. O radnji izvršenja razmatrane međunarodne inkriminacije u njenom naturalnom, kriminalističko-fenomenologiskom smislu bilo je riječi u prethodnim izlaganjima. Ovdje, u okviru pravno-dogmatske analize razmatra se sadržaj, sjedinjavanje više djelatnosti u okvire radnje izvršenja, sustavni raspored takvih ponašanja i međusobni odnosi. Promatrana u cjelini, radnja izvršenja krivičnog djela iz čl. 3. Konvencije obuhvaća samo činjenje,³⁸ ponašanja su koncipirana djelatnosno i posljeđično,³⁹ i, što je osobito važno, izjednačena je odgovornost za radnje izvršenja u užem smislu riječi s radnjama suučesništva, zatim radnje dovršenog krivičnog djela s radnjama pokušanog.⁴⁰ Za pojedine oblike radnje izvršenja predviđena su posebna sredstva radnje. Sve što je navedeno upućuje da se radi o dispoziciji koja je stvorena iz više bića krivičnih djela, o pra-

^{35a} Berlingieri, Francesco, Note di diritto penale marittime con particolare riguardo alla riforma della vigente legislazione. Dir. marittimo, 1930, 245.

³⁶ Filipović, Bogoljub, Nove konvencije protiv otmica vazduhoplova. Jugoslavenska revija za međunarodno pravo, 1/1971, 107, odriče takvo značenje Montrealskoj i Haškoj konvenciji, što nam se čini neosnovanim. Tako i Lombois, 247. i 251; Žlatarić, Otmice, 44.

³⁷ Na komparativnom planu postoje kodifikacije plovidbenih krivičnih djela kao samostalni akti (Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, Francuske i Belgije), zatim su ta krivična djela u drugim državama locirana u osnovnoj plovidbenoj kodifikaciji (Codice della navigazione marittima e aerea, Italije, Code maritime, Alžira, Sjomanlägen, Švedske) ili se i ona nalaze u općim izvorima krivičnog prava. Postoje i manje sustavne jedinice u pojedinim saveznim aktima federalnih država (Crimes Act 1914 Australije, Loi fédéral sur la navigation maritime sous pavillon suisse iz 1953, itd.).

³⁸ Ne može se međutim sasvim isključiti mogućnost da se pojedini oblici radnje ne mogu ostvariti nečinjenjem. To posebno vrijedi za oblik iz čl. 3. st. 1. t. c. Konvencije. Tada bi se radio o komisivno-omisivnom deliktu.

³⁹ Taj pomalo neuobičajeni pluralitet različitih posljedica u pojedinim oblicima djela postoji i u nekim sličnim nacionalnim krivičnim djelima, gdje također izaziva dosta problema. V. Schoenke, Adolf, Strafgesetzbuch. Komentar. 18. Aufl. Muenchen, C. H. Bech, 1703; 1730; Dreher, 1229.

⁴⁰ Izjednačavanje o kojemu je riječ, a to je vrlo značajno, provedeno je na razini radnje. Kod tog je jasno izraženo shvaćanje o akcesornosti suučesništva što je posebno važno za gotovo sve evropske kontinentalne sustave s iznimkom Italije, Danske i još nekih zemalja.

voj alternativnoj dispoziciji.⁴¹ Razlike među pojedinim oblicima radnje zahtijevaju posebnu pažnju pri davanju odgovora na pitanje o prirodi krivičnog djela (trajno, trenutno ili krivično djelo stanja) što svoju praktičnu važnost ima prije svega u odnosu na pitanje formalnog i materijalnog dovršenja krivičnog djela.⁴² Zbog svih tih problema koji nastaju pri tumačenju odredbe tako složene strukture potrebno je detaljno analizirati pojedine oblike radnje jer samo takva temeljita studija može ukazati na pitanja o kojima je potrebno voditi računa pri unošenju odgovarajućeg sadržaja u nacionalna zakonodavstva.

Čl. 3. st. 1. Konvencije predviđeno je sedam oblika radnje izvršenja, a u st. 2. istog člana s njima su izjednačena takva ponašanja kao što su pokušaj, podstrekavanje te prijetnja izvršenjem djela s iznudom. Takvim uređenjem stvorena je izvanredno široka dispozicija.⁴³

Sastojak koji je bitan za sve oblike radnje izvršenja je element broda. Sadržajno određenje pojma brod dano je u odredbi čl. 1. Konvencije prema kojoj u taj pojam ulaze pomorski plovni objekti, bez obzira na vrstu, koji nisu stalno pričvršćeni na morsko dno uključivši sredstva s dinamičkim uzgonskim pogonom, podmornice i sva druga plovila.⁴⁴ Takvo određenje utemeljeno na tehničkim i plovidbenim elementima znatno je šireg zahvata od onoga koje bi bilo utemeljeno na pravnim značajkama broda. Ipak i ovi potonji korišteni su u odredbi čl. 2. st. 1. Konvencije kao osnove za isključenje važenja Konvencije ako se radi o ratnom brodu ili o brodu koji je u konkretnom slučaju korišten kao pomoćni ratni brod, zatim o policijskom ili carinskem brodu, odnosno o brodu koji je povučen iz plovidbe ili rasprenijen.⁴⁵ Svi imuniteti ratnog broda kao i oni državnog broda koji se koristi u netrgovačke svrhe vrijede u punoj mjeri i za potrebe predmetne Konvencije (čl. 2. st. 2.).

Izložen pojam broda važan je prije svega za **ubikaciju**, smještanje krivičnog djela u uži prostor broda. To je izuzetno značajno za prethodno (**prima facie**) identificiranje određenog događaja kao krivičnog djela, a ujedno i logična pretpostavka za rješavanje pitanja **lokализације** u okviru rješavanja problema državne vlasti kažnjavanja i sudbenosti, o čemu se govori u drugim dijelovima ovih razmatranja.⁴⁶

⁴¹ V. Komentar KZ SFRJ (Grupa autora) Beograd, Savremena administracija, 1978, 45.

⁴² O razlici materijalnog i formalnog dovršenja Krivičnog djela v. Zlatarić, Međunarodno, 106.

⁴³ Šire područje obuhvata uz ostalo rezultat je okolnosti da u pomorskoj za razliku od zračne plovidbe nema posebne inkriminacije otmice broda, već je taj vid uvršten ovdje u čl. 3. st. 1. t. 1. Konvencije.

⁴⁴ Usp. Brajković, Brod; Wille, 22; Pavišić, op. cit; u tim se radovima zastupa stajalište o ekstenzivnom pojmu broda za svrhe kakve ima u vidu Konvencija. Mnogi izbjegavaju ili čak ignoriraju to pitanje, što se ukazuje posve neprihvativim.

⁴⁵ Spasiano, Eugenio, Encycl. del diritto, vol. III, razlikuje ovlasti zapovjednika kao »poteri di capo della spedizione e poteri di capo della comunità viaggiante« (Nota: Comandante della nave, p. 729). V. još Pavišić, loc. cit.

⁴⁶ V. V. odsjek.

U procesu smještanja krivičnog djela u prostor broda postavlja se problem užeg i šireg tumačenja u smislu da se brod shvati kao fizički prostor omeđen gabaritima njegove konstrukcije ili da se naprotiv u to uvrste i fizički objekti izvan toga, ali u posebnoj vezi s brodom, kao npr. brodske pripadnosti (čamci, splavi). Ovdje se uzima drugo, šire tumačenje, za koje je ranije, u drugoj prilici, izložena argumentacija koja vrijedi i ovdje. Bitno je pri tome da na tim objektima u određenom momentu vlada isti poredak odnosa kao i na brodu, posebno ovlaštenja zapovjednika broda.⁴⁷

Razmatrani element broda pojavljuje se u gotovo svim oblicima radnje izvršenja. Ipak u pojedinim je njenim oblicima mjesto tog elementa različito, što upućuje da se pitanja u vezi s tim razmotre u okviru obrade određene kategorije radnje izvršenja.

Prvi oblik radnje izvršenja predviđen u čl. 3. st. 1.a. Konvencije sadržajno je srođan odredbi čl. 1.a. Haške konvencije. Radnja se sastoji u zauzimanju broda, preuzimanju kontrole nad brodom, upotreboru nasilja ili prijetnjom takve upotrebe. Kao i za sve druge oblike radnje izvršenja i ovdje se zahtijeva da je zauzimanje bilo nedopušteno (scil. protupravno). U radnju je uključeno subjektivno obilježje, namjera preuzimanja kontrole nad brodom. Sredstvo radnje je sila ili prijetnja silom. Gramatički objekti u vezi s tim sredstvima radnje izvršenja nisu uvršteni u zakonski opis djela pa iz toga slijedi da nije odlučno prema kojim je osobama primijenjena sila (na brodu, izvan broda itd). Bitno je da je ta radnja sredstvo za preuzimanje kontrole nad brodom. Upravo u tom elementu, shvaćenom u ranije opisanom smislu, sadržan je drugi gramatički objekt, brod. Radnja uz koju je brod vezan u funkciji gramatičkog objekta sastoji se u zauzimanju, preuzimanju kontrole, što zahtijeva određenje sadržaja kako fizičkih akata pomoći kojih se taj oblik radnje ostvaruje, što je ovisno o konkretnim okolnostima slučaja, tako i promjene, točnije stanja odnosa koji moraju postojati kao posljedica zabranjenog ponašanja. Zauzimanje broda prije svega znači faktičnu nemogućnost zapovjednika broda da provodi mjere potrebne za sigurnost i red vožnje. To je najmanje što mora biti ostvareno od strane učinioца, ali i dovoljno za dovršenje djela. Naprotiv nije nužno da je došlo do fizičkog zauzimanja pojedinih brodskih prostora (npr. zapovjedničkog mosta, kormilarnice, upravljačkog terminala strojarnice itd.) a još manje cijelog broda, bitno je da vodstvo broda nema mogućnost da na temelju vlastitih odluka, samostalno provodi mjere nautičkog vođenja broda i mjere održavanja reda na brodu. Iz toga slijedi da za postojanje djela nije potrebno ni da je zapovjednik broda udaljen s broda ili onemogućen da osobno djeluje u pojedinim operacijama s brodom. Naprotiv, on može osobno npr. voditi brod u situaciji u kojoj su učinioци zauzeli brod te prinudili zapovjednika na takav postupak. Bitno je da to sudjelovanje zapovjednika nije posljedica njegove slobodne volje izražene u skladu s pravilima o vođenju broda države čiju zastavu brod vije, već naprotiv radnje uvjetovane prinudom. Takvo stajalište o pitanju tumačenja pojma preuzimanja kontrole nad brodom koje je pove-

⁴⁷ Taj moment nisu uočili Wille, 100; ni Rudolf, Die Geltung, 169. Usp. Pavišić, rad iz bilj. 24.

zano s onemogućavanjem zapovjednika da obavlja svoja nautička i policijska ovlaštenja zahtjeva posebnu pažnju u slučaju koji se pojmovno ne može isključiti a radi se o primjeru u kojem zapovjednik broda sudjeluje kao učinilac u djelu. U takvoj situaciji trebalo bi smatrati da su nastupili stvarni uvjeti za preuzimanje ovlaštenja zapovjednika broda od strane člana posade koji je po rangu najstariji pa se onda pitanje preuzimanja kontrole nad brodom opet svodi u okvire koji su već izloženi. Drugi pristupi kojima je osnova u fizičkoj okupaciji, tehničkom zauzimanju broda i sl. ne mogu na najprikladniji način izraziti bit radnje koja je predmet razmatranja.⁴⁸

Preuzimanje kontrole nad brodom istovremeno zahtjeva pažljivo razdvajanje zabranjenih ponašanja od radnji koje imaju jednak sadržaj, ali im nedostaje protupravnost.⁴⁹

Opisani, prvi, od navedenih oblika radnje izvršenja krivičnog djela napada na sigurnost pomorske plovidbe po svojim je značajkama trajno krivično djelo, inkriminiranim radnjama stvoreno protupravno stanje (stvarne vlasti učinilaca nad brodom) ulazi u zakonska obilježja krivičnog djela i ono traje do prestanka tako stvorenog protupravnog stanja.⁵⁰

U čl. 3. st. 1. t. b. Konvencije predviđen je drugi oblik radnje izvršenja koji se sastoji u primjeni sile protiv osobe koja se nalazi na brodu ako se radi o takvm aktu koji može ugroziti sigurnost plovidbe broda. Kao i u prvom slučaju učinilac može biti svaka osoba a radnja se sastoji od akta nasilja protiv osobe koja se nalazi na brodu. Prirodi tog oblika djela odgovara šire poimanje osobe, pri čemu nije nužno da je ta osoba član posade, putnik, već se može raditi i o subjektu nekog drugog svojstva. U vrijeme primjene sile, koja može biti fizička ili psihička,⁵¹ osoba se mora nalaziti na brodu. Primjena nasilja, sile, mora biti takva da može izazvati opasnost za plovidbu broda. Opasnost za plovidbu broda izraz je kojim se u Konvenciji označava ugrožavanje sigurnosti broda, tj. dovođenje u opasnost ljudi i imovine na brodu.⁵² Za postojanje krivičnog djela nastupanje konkretnе opasnosti se međutim ne traži, bitno je samo da je primjena sile bila takva da sama po sebi predstavlja radnju koja je u pravilu opasna za plovidbu. U odnosu dakle na taj element (opasnosti) radi se o inkriminaciji apstraktne opasnosti kojom se inkriminiraju akti nasilja upereni prije svega, protiv vodstva broda u vrijeme obavljanja njihovih nautičkih funkcija (u vrijeme straže, plovidbenih manevra i slično) iako sila može biti uperena i protiv drugih osoba na brodu a da s obzirom na okolnosti radnja učinioča ima takva obilježja da može izazvati opasnost za brod.

⁴⁸ Potpuna je okupacija broda uostalom i teško zamisliva.

⁴⁹ Međutim, brojnim doticajnim ponašanjima treba posebno spomenuti pobune s pratećom otmicom broda.

⁵⁰ V. rad iz bilj. 41.

⁵¹ Usp. notu francuske delegacije od 20. veljače 1987, PCUA 132.

⁵² Pojam plovidbe izaziva dvojbe i u nacionalnom zakonodavstvu. V. Schoenke, op. cit. 1705; Dreher, loc. cit. Usp. izvještaj Pripremnog komiteta od 17. veljače 1987, PCUA 1/3/1.

Razmatrana odredba Konvencije gotovo je potpuno podudarna s odredbom čl. 1.a. Montrealske konvencije pri čemu treba upozoriti da je u službenom prijevodu na hrvatski ili srpski jezik spomenuti član u znatnoj mjeri promijenio smisao i prema tom tekstu opasnost ulazi u biće djela, što očigledno nije bila ni težnja pisaca odredbe niti država potpisnica, a niti je za takvim sužavanjem područja primjene bilo ikakve osnove.⁵³ Za razliku od prethodnog ovaj oblik radnje, a time i djela, ukazuje se kao trenutno krivično djelo, dovršeno izvršenjem radnje.

Radnja izvršenja predviđena u čl. 3. st. 1 t. c. Konvencije, srodnna radnjama iz čl. 1.b. Montrealske konvencije, sadrži dva oblika: uništenje broda i prouzročenje štete na brodu ili brodskom teretu koje može ugroziti sigurnost plovidbe broda. Osnova radnje izvršenja je oštećivanje, radnja kojom se makar djelomično uništava cjelovitost predmeta a isto značenje imaju radnje kojima se predmet čini neupotrebljivim za svrhu kojoj je po redovnom toku stvari namijenjen. Posebne značajke broda, stanovita posebnost njegova položaja i bitne komponente *navis* i *res* traže posebno pažljivu identifikaciju mogućih oblika radnje. Nema dakako nikakve sumnje da u prvoj alternativi opis djela obuhvaća slučajeve uništenja broda kao fizičke složene stvari (*res*), ali se isto tako ovdje postavlja pitanje takvih ponašanja koja ne znače uništenje broda u izloženom smislu već djelovanje na komponentu *navis* (npr. namjerno ispuštanje vode iz zatvorenog bazena u dijelu međunarodnog plovнog puta pri čemu brod kao stvar nije oštećen, ali je postao privremeno neupotrebljiv) dok se u drugim varijantama radi o radnjama oštećivanja predmeta koje se mogu ostvariti na brodu ili na teretu. Radnje oštećivanja mogu biti ostvarene na različite načine, što sugerira tekst razmatrane odredbe. Taj oblik radnje izvršenja daje djelu karakteristike trenutnog delikta koji je dovršen uništenjem ili oštećenjem, čime se uočava i druga značajka u određenju sadržaja radnje, tj. ona je dana posljedično, tako da je u sam opis radnje uključeno nastupanje uništenja ili oštećenja. Nastupanje konkretnе opasnosti za plovidbu broda se ne traži, već je prikladnost za izazivanje takve posljedice karakteristika radnje. Postavljanje ili uzrokovavanje postavljanja sprava ili tvari koje mogu uništiti brod ili uzrokovati štetu (oštećenje) koja ugrožava sigurnost plovidbe broda ili može ugroziti sigurnost plovidbe broda, predviđeno je u čl. 3. st. 1. t. d. Konvencije, na način kako je istovjetan sadržaj uređen u čl. 1. c. Montrealske konvencije. Inkriminiranje djelatnosti diverzija u plovidbi utemeljeno je na sastojcima radnje, pri čemu nije odlučan njen sadržaj već instrumentalni modaliteti, sredstva izvršenja radnje. U prvom slučaju radi se o spravi, uređaju, a u drugom o tvari, pri čemu nije potrebno da se sprava ili uređaj sami za sebe ukazuju opasnim, već je naprotiv nužno da u konkretnim odnosima i u uvjetima načina njihove konkretne primjene kao sredstva izvršenja postaju takvim da mogu ugroziti zaštićene objekte i to na način da stvaraju opasnost uništenja broda ili izazivanja na brodu ili njegovu teretu takve štete koje mogu ugroziti sigurnost ili koje su izazvale ugrožavanje sigurnosti plovidbe broda. Način

⁵³ Tekst »... if that act is likely to endanger...« preveden je u Službenom listu na hrvatski ili srpski jezik »ako bi taj akt doveo u opasnost«. Time je apstraktna opasnost prerasla u konkretnu.

radnje nije pobliže određen, ali se s obzirom na opis djelo sastoji u postavljanju ili uzrokovaju postavljanja. Ovo potonje uključuje posredne oblike postavljanja, pomoću fizičkih akata drugih osoba, što ovdje aktualizira problematiku identificiranja izvršilačke radnje i već tradicionalan skup pitanja koja su povezana s tim.⁵⁴

U razmatranoj alternativi djelo obuhvaća situacije u kojima je nastupila konkretna opasnost za sigurnost plovidbe broda, kao i one u kojima nema te posljedice, ali je radnja svojim značajkama takva da može izazvati te posljedice.

Postavljanje opisanih predmeta oblik je djela trenutnog značaja. Uništenje ili teže oštećivanje uređaja za navigaciju ili teže ometanje njihova rada daljnji je oblik radnje izvršenja predviđen, na način kao u čl. 1. d. Montrealske konvencije, u čl. 3. st. 1 t. e. Konvencije. Kao i u alternativi oblika radnje predviđenog u čl. 3. st. 1. t. c. Konvencije i ovdje se radnja sastoji u uništanju ili oštećivanju a razlika je izražena u gramatičkom objektu. Ovdje se naime radnje ostvaruju na uređajima za pomorsku navigaciju. Opisom je određena i mjera radnje, traži se naime uništenje ili teže oštećenje, takvo koje teže ometa rad tih uređaja. Uređaji za navigaciju uključuju raznovrstan krug sredstava i utvrđivanje takva značaja u pojedinom uređaju zavisiće o plovidbenim propisima. Pri tome treba voditi računa da se mora raditi o takvu uređaju koji služi međunarodnoj pomorskoj plovidbi, što je u skladu s područjem primjene Konvencije. U opisu je obuhvaćeno nastupanje konkretnе posljedice izazivanja opasnosti za plovidbu broda, kao i apstraktna mogućnost nastupanja te posljedice.

Upravo razmotrena odredba također daje djelu značaj trenutnog. Daljnji oblik djela sastoji se u davanju obavijesti za koju učinilac zna da je lažna i izazivanju na taj način opasnosti za sigurnost plovidbe broda. To je sadržaj istovjetan odredbi čl. 1. e. Montrealske konvencije. Obavijest koja je predmet radnje izvršenja mora biti lažna tj. takva da ne odgovara objektivnoj stvarnosti i da je njenim davanjem stvorena konkretna opasnost. Davanje lažne obavijesti može biti izvršeno na različite načine koji su određeni prirodom obavijesti i drugim konkretnim okolnostima. Djelo je dovršeno nastupanjem opasnosti i u tom smislu riječ je o trenutnom krivičnom djelu. Obavijest mora biti u vezi sa sigurnošću plovidbe i u tu kategoriju ne ulaze obavijesti koje se odnose na tok plovidbe, ali ne utječe neposredno na sigurnost.

Najteži slučajevi pomorskog terorizma inkriminirani su u odredbi čl. 3. st. 1. t. g. Konvencije. Riječ je o događajima u kojima je pri izvršenju nekog od ranije opisanih oblika radnje izvršenja neka osoba lišena života ili je tjelesno ozlijedjena. Time Konvencija ima u vidu koneksnu krivičnu djelu protiv života i tijela do kojih je došlo u situaciji izvršenja razmatranog krivičnog djela pa i takva ponašanja uvrštava u okvire inkriminacije podvrgavajući ih univerzalnom principu represije. Osnovno krivično djelo ne mora biti ni dovršeno; za odgovornost je naime dovoljan pokušaj takvog

⁵⁴ Kao što su posredno izvršilaštvo, dolozno sredstvo itd.

djela i nastupanje opisanih posljedica ozljede ili smrti. Ta će odredba zahtjevati osobit obzir pri njenom uvrštenju u nacionalna zakonodavstva. Treba kazati da slične odredbe nema u Montrealskoj konvenciji.

Čl. 3. st. 2. t. a.—c. Konvencije predviđa odgovornost za pokušaj, podstrekavanje i druge oblike suučesništva, te prijetnju izvršenjem djela opisanih u st. 1. radi prinude fizičke ili pravne osobe da nešto učini ili ne učini, ali pod uvjetom da je takvo djelo predviđeno u nacionalnom zakonu. Opisani uvjet ukazuje da ovdje Konvencija odstupa od ishodišnog principa represije i da se ovdje uopće ne radi o međunarodnom, već o nacionalnom krivičnom djelu, takvom čija je kažnjivost isključivo ovisna o odredbama nacionalnog zakonodavstva. Smisao takva ograničenja u samoj Konvenciji treba tražiti u prirodi ovdje inkriminiranih radnji koje se sastoje od djelatnosti udaljenih od radnje iz st. 1. i u pravilu smještene u prostor pod teritorijalnim suverenitetom određene države, izvan prostora broda.

Konvencija drukčije pristupa uređenju pokušaja i suučesništva za radnje iz st. 1. To je posve opravdano kad se ima u vidu bitno veća težina tih ponašanja od radnji ante delictum koje su predviđene u t. c. Za sve oblike radnji predviđenih u čl. 3. Konvencije predviđa se umišljajna odgovornost. Motiv ne ulazi u biće djela, što je vrlo važno imajući u vidu značenje političkih momenata kod pojava koje su uslijedile u razdoblju prije donošenja Konvencije. Napad na sigurnost međunarodne pomorske plovidbe, naime, vrlo često ima značenje relativnog, kompleksnog, političkog krivičnog djela.⁵⁵ Odsutnost odredbe slične onoj iz čl. 2. Tokijske konvencije ukazuje da postojanje tih motiva ne utječe na kažnjivost djela. Takvo stajalište nalazimo u nizu recentnih međunarodnih akata.⁵⁶

V. Državna kaznena vlast i sudbenost za krivično djelo napada na sigurnost međunarodne pomorske plovidbe prema odredbama Konvencije

Ciljevi Konvencije, kako je uvodno istaknuto, ostvaruju se stvaranjem nove inkriminacije i ustanovljenjem posebnog režima kaznene vlasti i sudbenosti kao momentima koji čine osnovu državnog *jus puniendi*.⁵⁷

Odredbe o kaznenoj vlasti uvrštene su već u uvodnom dijelu Konvencije. Tako odredba čl. 1. Konvencije i s njom povezana odredba čl. 2. Konvencije bitno određuju prostor primjene i središnji sastojak inkriminacije, pojam broda. Brod se naime, na što je ranije upozorenio, pojavljuje u većem

⁵⁵ Pojam se odnosi na krivično djelo opće prirode izvršeno s političkim motivom.

⁵⁶ Usp. čl. 1. i 2. Evropske konvencije za suzbijanje terorizma, od 27. siječnja 1978. V. Linke, Robert, u.a., Internationales Strafrecht, Manz, Wien, 1981, 321, kao i literaturu o terorizmu navedenu na istom mjestu. Uz uvjet prihvatanja ovdje zastupanog stajališta o terorističkom značaju predmetne inkriminacije čl. 1. spomenute konvencije trebat će proširiti novim djelom.

⁵⁷ Zlatarić, Međunarodno, 65.

broju funkcija u okviru samog djela, ali i u vezi s lokalizacijom krivičnog djela, poduzimanjem procesnih radnji itd.⁵⁸

Odredba kojom je određen sadržaj pojma međunarodne (pomorske) plovidbe iz čl. 4. Konvencije istog je značaja. Prema toj odredbi međunarodna pomorska plovidba je ako brod plovi, ili prema planu plovidbe treba ploviti prelazeći područje voda ili dolazeći iz voda koje se nalaze izvan vanjskih granica teritorijalnog mora jedne zemlje ili lateralnih granica teritorijalnog mora s vodama strane pribrežne države.

Time se smjera prvenstveno uređenju kaznene vlasti, a utemeljeno je na kriteriju pravnog režima dijelova plovnog puta. No, u tom prostoru ne mora uslijediti izvršenje krivičnog djela pod uvjetom da je isto ostvareno u vrijeme trajanja plovidbenog pothvata koji je u netom opisanom smislu međunarodna plovidba.

Kaznena vlast proširena je prema čl. 4. st. 2. Konvencije i na slučajeve otkrivanja učinioca i njegova zaticanja na teritoriju bilo koje države, što u odnosu na ranije odredbe ima supsidijarno značenje. Konvencija u čl. 5. nameće obvezu predviđanja takvih kazni koje su primjerene težini krivičnog djela. Time je izražen kriminalnopolitički stav i legislativni standard u odnosu na krivične sankcije.

Središnje mjesto uređenja kaznene vlasti pripada odredbi čl. 6. Konvencije. Njome je istovremeno dano i osnovno određenje sudbenosti. U st. 1. tog člana uređene su primarne osnove utemeljenja kaznene vlasti a u njegovu st. 2. supsidijarne osnove, čime je Konvencija ujedno provela i hijerarhijsko stupnjevanje značaja pojedinih osnova.⁵⁹ Čl. 6. st. 1. Konvencije predviđa: zakon zastave broda, teritorijalitet i aktivni personalitet. Uvrštavajući dakle i aktivni personalitet među obligatorne osnove Konvencija odstupa od modela koji u većini nacionalnih zakonodavstava tom principu ne daju značenje primarnog. Međutim, takvo rangiranje aktivnog personaliteta u razmatranoj odredbi Konvencije ne znači da taj princip u svakom nacionalnom zakonu doista mora biti podvrgnut režimu primarnog principa, jer do tog stupnja odredbe Konvencije ni ne idu. Kao supsidijarne osnove u čl. 6. st. 2. Konvencije predviđaju se: zakon mjesta stalnog prebivališta apatrida, pasivni personalitet i realitet u alternativi supsidijarnog principa. Cjelina odredbe koja se ispituje ukazuje da je stajalište takva uređenja sasvim opravданo utemeljeno na zakonu zastave broda, principu upravo najprikladnijem za ostvarenje ciljeva kaznene represije u plovidbi, iako sam za sebe ni on ne može ostvariti potpunu garanciju najsversishodnije primjene krivičnog zakona pojedine države.

⁵⁸ Carić, 57; Wille, 28; Rudolf, Anwendungsbereich, 73; Schnorr von Carolsfeld, 14. i 26.

⁵⁹ U materijalima se od općih pitanja povezanih s tim ustanovama spominje samo negativni sukob jurisdikcija, (C 57/25 od 1. listopada 1986). O tim pitanjima v. Jescheck, Heinrich-Hans, Gegenstand und neueste Entwicklung des Internationalen Strafrechtes. Maurach Festschr. 583. i izvore navedene u bilj. 31; a osobito pregleđno, Feller, Z. S., La résolution des conflits de jurisdiction en matière pénale. Revue internationale de Droit pénal, 1974, 538, 542, 560, 561.

Posebno značenje za cjelinu materije kaznene vlasti i sudbenosti ima odredba čl. 6. st. 5. Konvencije. Njome je naime određeno da konvencijske odredbe ne isključuju nijedan od principa zasnivanja kaznene vlasti koji su predviđeni u nacionalnom zakonodavstvu. Istovjetan propis uvršten je i u konvencije iz oblasti zračne plovidbe.⁶⁰

Načelo **aut punire, aut dedere**, što također treba smatrati općeusvojenim pravilom međunarodnog krivičnog prava uvršteno je u čl. 6. st. 4. Konvencije, a u st. 3. istog člana ustanovljena je obveza izvještavanja generalnog sekretara Međunarodne pomorske organizacije o sadržaju zakonskih odredaba u vezi s temeljima zasnivanja kaznene vlasti iz čl. 6. st. 1. Konvencije u pojedinom zakonodavstvu.

Osim upravo izloženih za sudbenost su najvažnije odrebe čl. 7.—10. Konvencije. U čl. 7. st. 1. Konvencije, kao razrada već opisanog načela aut punire, aut dedere, uvrštena je odredba prema kojoj država na čijem se teritoriju nalazi (pretpostavljeni) učinilac provodi mjere koje su potrebne za njegovo zadržavanje i prisutnost u vremenu neophodnom za pokretanje krivičnog gonjenja ili postupka ekstradicije. U vezi s tim posebno je značajno da Konvencija u čl. 7. st. 2. ustanavljuje dužnost države u kojoj boravi učinilac i u kojoj se poduzimaju protiv njega mjere iz st. 1. istog člana, da poduzme, u skladu s vlastitim zakonima, preliminarno ispitivanje radi utvrđivanja činjenica.⁶¹ Konvencija dakako nije ulazila u zonu isključivih zakonskih ovlaštenja pojedine države u smislu da točno odredi vrstu postupka u kojem se provodi prikupljanje podataka o činjenicama izvršenja djela. To u smislu pravila *locus regit actum* ostaje područje isključive legislativne nadležnosti pojedinih država, pri čemu treba upozoriti da se zapravo radi o ustanavljanju obveze država da u skladu s vlastitim propisima provedu postupak osiguranja dokaza, poduzmu hitne radnje, takve koje kasnije nije moguće poduzeti ili je njihovo poduzimanje skopčano s nerazmernim po-teškoćama.⁶²

U st. 3. istog člana uređena su najvažnija prava osumnjičenika u postupku koji provode organi strane države, koja se sastoje u pravu komuniciranja i primanja posjeta ovlaštenog predstavnika države čiji je državljanin ili, ako je riječ o apatridu, države u kojoj ima prebivalište, ali u okvirima koje predviđa zakonodavstvo države postupka. Odredbom čl. 7. st. 5. Konvencija ustanavljuje široku obvezu međusobnog obavještavanja zainteresiranih država koja je uvjet za ostvarenje ciljeva kažnjavanja o kojima je već raspravljano, ali u konkretnom slučaju omogućavaju da se krivični progon realizira upravo u državi koja za to ima najviše interesa.

⁶⁰ Usp. čl. 4. Haške i čl. 5. Montrealske konvencije.

⁶¹ Ovdje se dakle uvodi princip legaliteta koji vrijedi u cijelosti za područje izvršenja krivičnih djela npr. u domaćoj luci na stranom brodu. Tako prema čl. 153. c. t. 2. StPO SR Njemačke u takvom slučaju vrijedi princip oportuniteta, Kleinknecht, 489; Wille, 65, a za opće probleme u vezi s tim, v. Donnédieu de Vabres, Henri, L'affaire du Lotus et le droit pénal international. Journal de droit int. privée, 1930, 163.

⁶² Konvencija ne zahtijeva da to budu radnje formalnog krivičnog postupka.

VI. Ekstradicija, međunarodna pravna pomoć i ostale odredbe Konvencije

Posebna, u literaturi uobičajeno iako ne sasvim precizno,⁶³ označena kao policijska ovlaštenja zapovjednika broda uređuje čl. 8. Konvencije. Osnovno ovlaštenje iz st. 1. tog člana sastoji se u pravu zapovjednika da drugoj državi preda osobu za koju ozbiljno sumnja da je učinila djelo iz čl. 3. Konvencije. To pravo je uvjetovano obavještavanjem države kojoj se predaje učinilac prije ulaska u njeno teritorijalno more. Tom pravu odgovara obveza države prijema da primi učinioca, osim ako ta država ima ozbiljnog razloga za vjerovanje da ta osoba nije učinila kriv. djelo iz čl. 3. Konvencije. U tom slučaju država prijema postupit će prema čl. 7. Konvencije i navesti razloge odbijanja prijema.⁶⁴ Država zastave broda osigurava ujedno i predaju svih dokaza državi prijema.

Recipročno pravo ima država prijema da takvu predaju zahtjeva od države zastave broda, a eventualno odbijanje predaje država zastave broda dužna je obratiti.

Dopuna značajna za sudbenost, odredbi čl. 6. st. 5. Konvencije, jest ona iz čl. 9. Konvencije prema kojoj odredbe Konvencije ne utječu na odredbe međunarodnog prava o pravu pokretanja postupka i poduzimanju mjera na brodu.⁶⁵

U vezi s već više puta spomenutim pravilom **aut punire, aut dedere**, u čl. 10. st. 1. Konvencije obvezuje se država na čijem je teritoriju učinilac da u slučaju uskrate predaje protiv njega provede postupak. U vezi s tim ustavljena je u čl. 10. st. 2. Konvencije opća obveza pridržavanja i poštivanja temeljnih prava okrivljenika, čije je osnovno značenje da se država postupka i u odnosu na njega pridržava svojih procesnih zakona.

Uz već opisani čl. 8. materiju ekstradicije uređuju i odredbe čl. 11. i 12. Konvencije. Prepostavka automatskog uvrštenja krivičnog djela iz čl. 3. Konvencije u sve ugovore o ekstradiciji koje su zaključile države ugovornice predviđena je (na način kao i u čl. 8. st. 1. Montrealske konvencije) u čl. 11. st. 1. Konvencije. Konvencija u čl. 11. st. 2. međutim, opet po uzoru na odredbu čl. 8. st. 2. Montrealske konvencije,⁶⁶ ide i dalje uređujući da se odredbe Konvencije (o ekstradiciji) mogu uzeti kao osnova za postupanje u slučaju da pojedina država ekstradiciju čini zavisnom o postojanju ugovora a takvog ugovora s drugom državom nema. Ako pak država ne uvjetuje ekstradiciju postojanjem ugovora, smatraće se prema čl. 11. st. 3. Konvencije da kriv. djelo iz čl. 3. tog akta ulazi u krug djela za koja je ekstradicija predviđena. Odredba čl. 11. st. 4. Konvencije prema modelu odredaba čl. 8. st. 4. Haške i čl. 8. st. 4. Montrealske konvencije sadrži prepostavku izvršenja djela osim u mjestu njegove stvarne realizacije, još u mjestu pod vlašću države

⁶³ Ovdje treba uvrstiti i radnje zapovjednika broda.

⁶⁴ Time se hoće unaprijediti međunarodna suradnja.

⁶⁵ Cilj je osigurati pokretanje ispitivanja delikta bez obzira na rješavanje pitanja sudbenosti.

⁶⁶ Tako i u čl. 8. Haške konvencije.

od koje se traži ekstradicija.⁶⁷ U slučaju postojanja više zahtjeva raznih država, ekstradicija će se izvršiti prema onoj državi u odnosu na koju to opravdava potreba održavanja poretka na brodovima njene zastave ako je na takvom brodu izvršeno krivično djelo. Zamoljena država ovlaštena je u smislu čl. 11. st. 6. Konvencije ocijeniti mogućnost ostvarivanja prava okrivljenika u državi moliteljici. Konačno u odredbi čl. 11. st. 7. Konvencije utvrđuje se automatska izmjena svih ugovora država ekstradicije u skladu s odredbama Konvencije.

Međunarodnu krivičnopravnu pomoći, ali uz to i mnoge druge oblike suradnje koji izlaze izvan uobičajenog shvaćanja sadržaja te ustanove Konvencija uređuje u većem broju odredaba. U čl. 12. Konvencije predviđa se opća obveza postupanja u pružanju pravne pomoći u okvirima ugovora a ukoliko takvi ne postoje prema nacionalnim zakonima, a čl. 13. Konvencija ustanavljuje suradnju u preventivnoj djelatnosti koja se sastoji u poduzimanju preventivnih mjera, razmjeni obavijesti, te pružanju pomoći brodu koji je bio žrtvom krivičnog djela. U čl. 16. Konvencije izričito se ustanavljava obveza obavještavanja zainteresirane države o predstojećem namjeravanom izvršenju kriv. djela iz čl. 3. Konvencije. U vezi s tim je i odredba čl. 15. Konvencije kojom je ustanovljena obveza obavještavanja generalnog sekretara Međunarodne pomorske organizacije o okolnostima iz vršenja djela te o ishodu krivičnog postupka.

Protokolarne i druge odredbe koje nemaju značenje krivičnopravnih sadržane su u čl. 16. Konvencije (u kojemu se predviđa pravo isticanja rezervi na odredbe Konvencije), te u čl. 17.—22.

VII. Konvencija i jugoslavensko zakonodavstvo

Predmetno, Konvencija uređuje materiju međunarodnog plovidbenog krivičnog prava. Njeno je donošenje dovoljan povod za istraživanje domaćaja koji bi za jugoslavensko zakonodavstvo imalo njeno ratificiranje. Taj problem koji će se ovdje također razmotriti dopunjaje teoretsku dimenziju izloženu u prvim dijelovima razmatranja, zatim pravno-dogmatsku analizu danu u prethodnom dijelu i prvenstveno predstavlja testiranje zakonodavstva *de lege lata* u odnosu na sadržaje uređenja Konvencije.

Jugoslavensko zakonodavstvo, a to vrijedi i ovdje, uključuje cio niz, praktički sve najznačajnije odredbe međunarodnih višestranih sporazuma u oblasti pomorske plovidbe.⁶⁸ Uz to nacionalni propisi koji uređuju kaznenu vlast i sudbenost također su na visokoj razini i omogućuju široko područje primjene domaćeg prava na predmete s elementom inozemnosti i istovremeno intenzivnu međunarodnu suradnju kojoj značajno pridonose i odredbe o

⁶⁷ Usp. Zlatarić, Otmice, 40.

⁶⁸ V. Jakša, Branko, Pallua, Emilio, Ženevska konvencija o teritorijalnom moru i Bruxelleske konvencije. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 1960; Vukas, Budislav, Jugoslavija i Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora. Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 1983, br. 4. 206. i dalje.

ekstradiciji i međunarodnoj pravnoj pomoći.⁶⁹ Kad se k tome ima u vidu i osnovno opredjeljenje, izraženo ustavnim odredbama, prema pitanjima položaja čovjeka i društvenih vrijednosti u vezi s napadima koji su predviđeni odredbama Konvencije, vrlo se lako može dati potreban sud o sukladnosti kriminalnopolitičkih ciljeva i sredstava predviđenih Konvencijom i takvih elemenata u jugoslavenskom društvu. Time je ujedno najkraće određeno polazište u traženju odgovora na pitanje potrebe ratificiranja Konvencije. Preostaje dakako ispitivanje uvjeta u kojima bi takav korak trebalo izvršiti. Osnovni problem koji se postavlja u odnosu na ratificiranje Konvencije jest uvođenje u domaće zakonodavstvo novog krivičnog djela *napada na sigurnost (međunarodne) pomorske plovidbe*. Taj problem ima svoj pravno-dogmatski i sustavni aspekt i treba odmah upozoriti da potonji zahtjeva itekako temeljita istraživanja radi iznalaženja optimalnog rješenja u situaciji izazvanoj okolnošću postojanja pluraliteta legislativnih kompetencija u krivičnom zakonodavstvu SFRJ zahvaljujući kojemu ni sada nema u formalnom pogledu konzistentne legislative, kodifikacijske jedinice koja bi cijelovito uređivala krivična djela u plovidbi.⁷⁰ Ključnu ulogu za domaćaj saveznih propisa u tom području ima odredba čl. 281. st. 1. t. 12. Ustava SFRJ. Formulacija te odredbe i osobito njena aktuelna interpretacija sasvim očigledno ne omogućuju izgradnju homogenog i konzistentnog sustava krivičnopravne zaštite plovidbe u cjelini na čijem bi se vrhu, uz inkriminaciju piratstva, nalazilo krivično djelo napada na sigurnost plovidbe. Prema pozitivnom uređenju u toj je oblasti moguća samo parcijalna zaštita u okvirima saveznog zakonodavstva i zaštita pružena pravnim prometnim krivičnim djelima sustavno raspoređenim u zakone federalnih jedinica. Kritiku takva stajališta Ustava i naznaku posljedica za kakvoču uređenja izložili smo već ranije.⁷¹ Ovdje konkretno treba razmotriti posljedice koje proizlaze iz okolnosti: 1. da se krivično djelo napada na sigurnost pomorske plovidbe odnosi samo na jednu oblast plovidbe, 2. da pruža zaštitu samo plovidbi s elementom inozemnosti, 3. da je prema ranije izloženom stajalištu neophodno unošenje posebnog krivičnog djela u jugoslavensko pravo i 4. da novo krivično djelo mora biti podvrgnuto Konvencijom predviđenom režimu kaznene vlasti i sudbenosti.

Ograničenost odredaba Konvencije na oblast međunarodne pomorske plovidbe minimalni je sadržaj koji mora biti inkriminiran u nacionalnom zakonodavstvu. Konkretno to znači da nema smetnji da se u okvire nove inkriminacije uključi i npr. unutarnja plovidba odnosno nacionalna pomorska plovidba, ako domaći zakonodavac ustanovi potrebu za takvim širenjem zakonskog opisa djela. Dakako, a to je već više puta naglašeno, u tim dijelovima inkriminacija ima značenje nacionalne odredbe i ne podliježe režimu Konvencijskog uređenja. U prilikama koje vladaju takvo širenje područja primjene i na oblast unutarnje plovidbe ne dolazi u obzir, prvenstveno s obzirom na stvarne odnose i pojave te mogućnost suzbijanja takvih akata od strane obalnih država, dok se u odnosu na nacionalnu pomorsku plovidbu

⁶⁹ V. iscrpan pregled kod Krapac-Birin, 16—19. i dalje.

⁷⁰ V. Pavišić, rad iz bilj. 24.

⁷¹ Ibidem.

takav pristup čini prihvatljivim, uz ostalo i zbog izbjegavanja suvišnih normativnih elemenata u zakonskom opisu isključivo međunarodne inkriminacije. Time se dakle otvara mogućnost uvođenja *napada na sigurnost pomorske plovidbe* čije se ishodište osim u odredbama Konvencije mora tražiti i u odredbama čl. 2, 41, 129. i dr. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, kad je riječ o ranije opisanom, širenju zakonskog opisa međunarodnog krivičnog djela dodacima koji, kao i u primjeru aktualne odredbe čl. 241. KZSFRJ ostaju nacionalni propisi. U takvim bi uvjetima bilo ostvarivo da se novo krivično djelo uvrsti u savezno zakonodavstvo, u skupinu inkriminacija koje su sada predviđene u čl. 1018—1022. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.⁷² Provođenje takva postupka može biti ostvareno stvaranjem nove kodifikacijske jedinice *krivičnih djela protiv međunarodne pomorske i unutrašnje plovidbe*⁷³ ili spajanjem te i druge skupine krivičnih djela zaštite zračne plovidbe u jedinstvenu grupu *inkriminacija protiv sigurnosti zračne plovidbe i protiv međunarodne pomorske i unutrašnje plovidbe*, koji je prijedlog već ranije istaknut⁷⁴. U prilogu ovog rada izložen je prijedlog zakonskog opisa nove inkriminacije, kao i prijedlog sustavnog rasporeda inkriminacija u obje u ranjem tekstu izložene varijante.

Režim kaznene vlasti i sudbenosti koji je uređen Konvencijom usklađen je u cijelosti s aktualnim jugoslavenskim zakonodavstvom (čl. 104.—109. KZ SFRJ). U tom pogledu situacija je istovjetna onoj u kojoj se domaće zakonodavstvo našlo prije ratificiranja Haške i Montrealske konvencije. Bitno je pri tom podsjetiti da nijedna odredba Konvencije ne isključuje nijednu osnovu zasnivanja kaznene vlasti (čl. 6. st. 5. Konvencije) i sudbenosti (čl. 9. Konvencije).⁷⁵

Isti zaključak vrijedi u odnosu na konvencijske odredbe o ekstradiciji i pravnoj pomoći. Ipak u tom sklopu treba upozoriti na potrebu izmjena u odredbi čl. 142. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi time da se izričito predvide ovlaštenja zapovjednika na predaju učinioca djela i podvrgnu odgovarajućem režimu. Iako nije predmet koji je uključen u aktualne probleme ratificiranja Konvencije i njen postojanje potvrđuje potrebu dopune odredaba Zakona o krivičnom postupku uređenjem ovlaštenja zapovjednika broda kao organa postupanja iz nužde.⁷⁶

S obzirom na opisane točke utjecaja odredaba Konvencije na jugoslavensko zakonodavstvo bez dvojbe se mora zagovarati njena ratifikacija, a taj

⁷² S izuzetkom inkriminacije oštećivanja podmorskih kabela koja predstavlja dvostruko inkriminiranje s obzirom na postojanje drugih propisa u zakonima federalnih jedinica.

⁷³ Sam naziv je ponešto nezgrapan i uvjetovan prvenstveno činjenicom podjele zakonodavne nadležnosti prema kojoj prometna krivična djela osim u zračnoj plovidbi ulaze u područje nadležnosti federalnih jedinica.

⁷⁴ Razlike u označavanju grupnog zaštitnog objekta proizlaze iz razloga navedenih u bilj. 73.

⁷⁵ Konvencija dakle ni u kojem pogledu ne sužava pravo kažnjavanja tih djela od strane organa SFRJ.

⁷⁶ Pavišić; Wille, 52.

korak iskoristiti kao pravu priliku za temeljitu reviziju sustava i sadržaja makar dijela (uredenog saveznim propisima) jugoslavenskog plovidbenog krivičnog zakonodavstva.

ZAKLJUČAK

Međunarodno krivično djelo napada na sigurnost pomorske plovidbe bitno upotpunjuje univerzalnu krivičnopravnu zaštitu tog oblika ljudske djelatnosti. Istovremeno ono je pravni izraz sada već potpuno sazrele svijesti o potrebi krajnjih npora u suzbijanju terorizma bez obzira u kojoj se sredini pojavljuje. Sadržaj inkriminacije obuhvaća široku skalu različitih ponašanja što je kriminalnopolitički opravdano a pravno-dogmatski izvedeno uglavnom na način koji udovoljava suvremenim standardima u stvaranju zakonskih opisa. Uvođenjem na toj osnovi izgrađenih nacionalnih odredaba stvorilo bi čvrstu, jedinstvenu branu teškim oblicima nasrtaja na osnovne vrijednosti čovjeka i zajednice u plovidbi. Efikasnost takva sustava uvećana je posebno time što je za nju donesen prikladan režim kaznene vlasti i sudbenosti, obјektivno lako prihvatljiv za većinu suvremenih država kod čega Konvencija ostavlja mogućnost rezervi u odnosu na pojedine odredbe. Trebalo bi poželjeti da njih bude, zbog prirode materije uređenja, što manje.

Prilog: Prijedlog krivičnog djela napada na sigurnost pomorske plovidbe
Napad na sigurnost pomorske plovidbe

- 1) Tko silom ili ozbiljnom prijetnjom da će upotrijebiti silu, oštećenjem ili uništenjem broda ili uređaja, postavljanjem predmeta na brod, oštećivanjem ili uništenjem uređaja za navigaciju ili davanjem lažnih obavijesti, doveđe u opasnost sigurnost plovidbe pomorskog broda, kaznit će se zatvorom od jedne do deset godina.
- 2) Tko silom ili ozbiljnom prijetnjom da će upotrijebiti silu preuzme kontrolu nad pomorskim brodom, kaznit će se zatvorom najmanje jednu godinu.
- 3) Ako je uslijed djela iz st. 1. i 2. ovog člana nastupila smrt jedne ili više osoba ili je došlo do uništenja broda, učinilac će se kazniti kaznom zatvora najmanje pet godina ili zatvorom od dvadeset godina.
- 4) Ako je pri izvršenju djela iz st. 1. i 2. ovog člana neka osoba s umišljanjem lišena života, učinilac će se kazniti kaznom zatvora najmanje deset godina ili smrtnom kaznom.

Bibliografija

1. Bačić, Franjo, Krivično pravo. Opći dio. Zagreb, 1978.
2. Bavcon Ljubo, Kriminalna politika socijalističkog samoupravnog društva. Jugoslavenska revija za kriminologiju i krivično pravo, 2—3/1978.
3. Brajković, Vladislav, Brod, pravni pojam. Pomorska enciklopedija, II. izd. Zagreb, JLZ, 1972, sv. 1.
4. Brajković, Vladislav, Plovidba. Pomorska enciklopedija, I. izd. Zagreb, JLZ, 1960, sv. 6.

5. Carić, Ante, Krivičnopravni status broda. Split, Pravni fakultet, 1985.
6. Constantinople, R, George, Towards a New Definition of Piracy: The Achille Lauro Incident. Virginia Journal of International Law, vol. 26, No 3/86.
7. Degan, Đ. Vladimir, Intervencija trećih država u sporovima iz prava mora. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 2—3/1985.
8. Dreher, Eduard, Strafgesetzbuch und Nebengesetze. Muenchen, C. H. Beck, 37. Aufl. 1977.
9. Filipović, Bogoljub, Odnos vazduhoplovnog prava SFRJ i međunarodnog vazduhoplovnog prava. Beograd, Savez udruženja pravnika Jugoslavije, 1979.
10. Filipović, Bogoljub, Otmice vazduhoplova u svetu normi međunarodnog i uporednog prava. Beograd, Savez udruženja pravnika Jugoslavije, 1973.
11. Filipović, Bogoljub, Pravni problemi u vezi s otmicama vazduhoplova i ugrožavanjem bezbednosti leta. Pravni život, Beograd, 3/1973.
12. Ibler, Vladimir, Sloboda mora. Zagreb, Narodne novine, 1965.
13. Jakša, Branko, Međunarodni režim morskih luka. Zagreb, Narodne novine, 1965.
14. Jakaša, Branko, Državna pripadnost trgovackog broda. Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1967.
15. Kleinknecht, Theodor, Strafprozessordnung. Muenchen, C. H. Beck, 34. Aufl. 1979.
16. Krapac, Davor, Birin, Vlasta, Međunarodna krivičnopravna pomoć. Zagreb, Informator, 1987.
17. Latour, Norbert, Le droit pénal de la marine marchande. Paris, Dalloz, 1937.
18. Leone, Giovani, Considerazioni sulla sistemazione del diritto penale della navigazione. Studi per la codificazione del diritto penale della navigazione, Roma, 1940—1941.
19. Lombois, Claude, Droit pénal international. Paris, Dalloz, 2. ed. 1979.
20. Monca, Plinio, Studi di diritto della navigazione. Milano, Giuffré, 1963, v. IV.
21. Pallua, Emilio, Brajković, Vladislav, Zastava. Pomorska enciklopedija, Zagreb, JLZ.
22. Pallua, Emilio, Pomorsko upoređeno pravo. Zagreb, Informator, 1972.
23. Propf, Hans, Das Seerecht DDR. Berlin, 1960.
24. Pavišić, Berislav, Krivično djelo izvršeno na brodu i radnje zapovjednika radi pozivanja učinioца na krivičnu odgovornost. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 1—2/1984.
25. Ripert, Georges, Droit maritime. Paris, 1950, t. I.
26. Rudolf, Davorin, Međunarodno pravo mora. Zagreb, JAZU, 1985.
27. Rudolf, Winfried, Anwendungsbereich und Auslegung von § 5 StGB. NJW, 1954.
28. Rudolf, Winfried, Die Geltung der deutschen Straf-und Strafprozessgesetze im Seebereich. Berlin, 1954.
29. Schmitz, P, Romain, Code disciplinaire et pénal de la marine marchande. Paris, 1976.
30. Scotti, Luigi, Giurisdizione penale marittima e aerea. Encyclopedia forense, v. 3.
31. Shearer, A, Ian, Problems of Jurisdiction and Law Enforcement against delinquent Vessels, International and Comparative Law Quarterly, 1986, v. 35, br. 2.
32. Schnorr von Carolsfeld, Ludwig, Straftaten in Flugzeugen. Erlanger Forschungen. Erlangen, 1965.
33. Wille, Joern, Die Verfolgung strafbarer Handlungen an Bord von Schiffen und Luftfahrzeugen. W. de Gruiter, Berlin, 1974.
34. Zlatarić, Bogdan, Međunarodno krivično pravo. Zagreb, 1979, Informator (uredio Šeparović, Zvonimir).
35. Zlatarić, Bogdan, Otmice aviona. Zagreb, 1974, Informator.
36. Zlatarić, Bogdan, Tokijska konvencija o krivičnim djelima u avionima. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 3—4/1966.

* U popisu je navedena najvažnija literatura. Ostali izvori citirani su u bilješkama in extenso.

Résumé

L'INFRACTION DES ATTEINTES CONTRE LA SECURITE DE LA NAVIGATION MARITIME

Les actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime comprennent la sécurité des personnes et des biens. Ils gênent à la fois et d'une manière sérieuse l'exploitation des services maritimes et minent la confiance dans la sécurité de la navigation maritime. Ce sont donc les actes, méthodes et pratiques du terrorisme maritime, qui compromettent les relations amicales entre les Etats et la sécurité de cau-t-ci.

Les actes qui peuvent à tout moment être commis contre la sécurité de la navigation maritime sont en fait visé par les actes de piraterie régis par l'article 15 de la Convention de 1958 sur la Haute Mer et l'article 101 de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le Droit de la Mer.

Ladite Convention de 1988 suit certains principes de base posés par la Convention de Montréal de 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, et par certaines autres conventions du même domaine. L'article 3 de la Convention de Rome de 1988 définit les infractions des atteintes contre la sécurité de la navigation maritime. C'est une infraction prévue par une convention générale d'une certaine valeur protégée par celle-ci. Cette Convention vise l'application absolue et inconditionnée du principe qu'il faut soit réprimer, soit extrader (aut punire, aut dedere).