

UDK: 343.915:656.1 (497.5)
izvorni znanstveni rad
primljen 18. 6. 2009.

Doc. dr. sc. Damir PRIMORAC¹

NEKA OD KAZNENIH DJELA PROTIV SIGURNOSTI POMORSKOG PROMETA SADRŽANA U KAZNENOM ZAKONODAVSTVU REPUBLIKE HRVATSKE (čl. 182 – 185. Kaznenoga zakona)

Plovidbeno prava spada u grupu ostalih prometnih prava (cestovno, željezničko i zračno) pa je stoga bilo vrlo važno, kao što je to jednako napravljeno i kod drugih prometnih prava, tako i kod plovidbe učiniti sve da se uredi maksimalna sigurnost plovidbe, pogotovu stoga što je plovidba sama za sebe specifična – sui generis. Upravo radi toga je i međunarodna zajednica donijela veliki broj konvencija koje uređuju tu problematiku, a Republika Hrvatska ih je u svom zakonodavstvu implementirala te na taj način ne samo ispunila svoju obvezu prema međunarodnoj zajednici, već u bitnome doprinijela očuvanju zaštite sigurnosti ljudi i imovine u plovidbi. Jedan od načina na koji se zaštićuje sigurnost plovidbe jest svakako i propisivanje kaznenih djela protiv sigurnosti pomorskog prometa. S obzirom da je međunarodna zajednica uložila maksimalne napore u zaštiti sigurnosti plovidbe onda je razvidno kako kaznena djela protiv sigurnosti pomorskog prometa nemaju samo nacionalni, već i međunarodni karakter, a da je to tako vidljivo je i iz činjenice što su ta kaznena djela propisana u našem kaznenom zakonodavstvu u glavi pod nazivom «Kaznena djela protiv vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom».

1. UVOD

Imajući u vidu da je plovidba jedan od najznačajnijih oblika iskorištavanja mora, istovremeno s razvojem plovidbe, povećavan je i broj kaznenih djela u plovidbi. Međutim, cijeneći činjenicu da se u sudskoj praksi rijetko pojavljuju takva kaznena djela te da je na našem području oskudna literatura koja se na to odnosi, ovim radom će se pokušati prikazati kako je ova problematika uređena u našem zakonodavstvu. Posebno je važno istaknuti kako ova tema obuhvaća više različitih pravnih disciplina poput kaznenog prava, kaznenog procesnog prava, međunarodnog kaznenog prava, međunarodnog prava i pomorskog prava. Svaka ta pravna disciplina sama za sebe daje odgovore na pojedina pitanja, ali odgovori na ključna pitanja mogu se dobiti prvenstveno ako se u

1) Damir Primorac, docent na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Mostaru i Studijskom centru za forenzične znanosti Sveučilišta u Splitu, odvjetnik u Splitu.

rješavanje ove problematike pristupi zajedničkom i usporednom analizom svih tih disciplina.

Kaznena djela u plovidbi razvrstana su u glavi XIII. Kaznenoga zakona (NN br. 110/97, 27/98, 50/00, 129/00, 51/01, 105/04, 84/05, 71/06, 110/07 i 152/08 – u daljnjem tekstu: KZ) pod nazivom «Kaznena djela protiv vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom». Sva kaznena djela u toj glavi imaju svoj temelj u povredi određenih pravila međunarodnog prava, pa su stoga mnogi zakonski opisi tih kaznenih djela blanketnog karaktera. Inače, odredbe glave XIII. KZ čine najvažniji dio međunarodnog kaznenog prava u kaznenom zakonodavstvu Republike Hrvatske. Važno je istaknuti kako je Republika Hrvatska uvrštavanjem tih kaznenih djela, kao što je to uostalom napravio i najveći broj država, samo ispunio svoju obvezu prema međunarodnoj zajednici.

Dok su kaznena djela u plovidbi propisana isključivo u KZ, nije rijetko da se takva kaznena djela u drugim državama nalaze izvan općeg kaznenog zakonodavstva. Tako, u Italiji, Švedskoj, Alžiru i dr. državama kaznena djela u plovidbi propisana su u njihovim pomorskim zakonima budući da su te države bile mišljenja kako se radi o specifičnim kaznenim djelima te da ih kao takva ne treba izdvajati iz pomorskih zakonika. Takav je slučaj bio i kod nas, sve do 1. siječnja 1998. godine odnosno do stupanja na snagu KZ. Do tada su takva kaznena djela bila propisana u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.²

U ovom radu će se se analizirati četiri kaznena djela u plovidbi i to Nepružanje pomoći na moru i unutarnjim vodama (čl. 182. KZ), Neovlašteno odašiljanje (čl. 183. KZ), Zloupotreba međunarodnih telekomunikacijskih znakova (čl. 184. KZ) te Prekid ili oštećenje podmorskih kabela i cjevovoda (čl. 185. KZ).

2. OPĆENITO O KAZNENIM DJELIMA U PLOVIDBI

Za sustav kaznenopravne zaštite pomorske plovidbe posebnu važnost imaju Konvencija o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine i Protokol o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa iz 1988. godine.

³ Međutim, isto tako, jednako veliku važnost imaju i Konvencija o otvorenom moru iz 1958. godine⁴, Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine⁵ te Među-

2) Službeni list SFRJ br. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89, 29/90. Dana 28. lipnja 1991. godine Predsjednik Republike Hrvatske donosi Zakon o preuzimanju svih saveznih zakona u oblastima pomorske i unutarnje plovidbe koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni (NN, br. 53/91). Prema čl. 1. tog zakona, Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Službeni list SFRJ, br. 22/77, 13/82, 30/85, 80/89 i 29/90 – u daljnjem tekstu: ZPUP) preuzima se i primjenjuje kao republički zakon.

3) Zakon o potvrđivanju Konvencije o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine i Protokola o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa iz 1988. godine (NN, Međunarodni ugovori, br. 4/2005 od 11. svibnja 2005. godine). Zakon je donio Hrvatski sabor 14. travnja 2005. godine, a stupio je na snagu 16. studenoga 2005. godine.

4) Konvencija o otvorenom moru iz 1958. godine donesena je u Londonu 27. travnja 1958. godine. Republika Hrvatska je, temeljem notifikacije o sukcesiji, od 8. listopada 1991. godine stranka navedene konvencije. Tekst konvencije vidi: Službeni list SFRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 4/1965 od 10. ožujka 1965. godine

5) Konvencija UN o pravu mora iz 1982. godine stupila je na snagu 1994. godine. Tekst konvencije vidi: NN, Međunarodni ugovori, br. 9/2000. Ova se konvencija naziva još i poveljom o zaštiti i očuvanju morskog okoliša.

narodna konvencija o zaštiti života na moru SOLAS iz 1974 godine.⁶

Donošenjem Konvencije o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine jasnije su uređene inkriminacije koje se odnose na sigurnost međunarodne pomorske plovidbe. Naime, na taj način su detaljno uređena pravila glede jurisdikcije, kažnjavanja, međunarodne pravne pomoći i dr., a to sve s ciljem suzbijanja kaznenih djela u pomorskoj plovidbi. Prema tome, bez obzira na ranije donesenu Konvenciju o otvorenom moru iz 1958. godine te Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine, u kojima su unesena brojna pravila važećeg međunarodnog prava, pa tako i inkriminacija morskog razbojništva (piratstva), bitno je istaknuti kako je tek Konvencijom o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine proširen katalog inkriminacija međunarodnog kaznenog prava koji se odnosi na sigurnost pomorske plovidbe.

Takvim uređenjem i proširenjem inkriminacija glede sigurnosti pomorskog prometa, a koje su sadržane u međunarodnim konvencijama, počelo je usklađivanje međunarodnog kaznenog prava koje se odnosi na sigurnost pomorske plovidbe. Prema tome, više se ne bi trebalo događati da kazneno pravo u tom dijelu ima samo nacionalni karakter ili pak, što je još gore, da određena postupanja nisu predviđena kao kaznena djela, već bi cilj trebao biti da se inkriminacije međunarodnog kaznenog prava, sadržane u čitavom nizu međunarodnih konvencija, implementiraju kroz nacionalna zakonodavstva.

U tom smislu je i Republika Hrvatska u svom zakonodavstvu implementirala odredbe međunarodnog prava koje se odnose na sigurnost pomorske plovidbe te na taj način ispunila svoju obvezu prema međunarodnoj zajednici. Dakle, stupanjem na snagu KZ dana 1. siječnja 1998. godine, kao i njegovim kasnijim izmjenama i dopunama, gotovo je isključena mogućnost da neko od tih djela, koje je prema međunarodnom pravu određeno kao kazneno djelo, nije propisano i kao kazneno djelo u našem kaznenom zakonodavstvu. Tako, KZ propisuje sljedeća kaznena djela u plovidbi:

- Otmica zrakoplova ili broda (čl. 179. KZ),
- Morsko i zračno razbojništvo (čl. 180. KZ),
- Ugrožavanje sigurnosti međunarodnog zračnog prometa i međunarodne plovidbe (čl. 181. KZ),
- Nepružanje pomoći na moru i unutarnjim vodama (čl. 182. KZ),
- Neovlašteno odašiljanje (čl. 183. KZ),
- Zloupotreba međunarodnih telekomunikacijskih znakova (čl. 184. KZ) i
- Prekid ili oštećenje podmorskih kabela i cjevovoda (čl. 185. KZ).

Važno je istaknuti kako u KZ postoje i druga plovidbena kaznena djela (naravno, ako su počinjena na moru) kao npr. izazivanje prometne nesreće (čl. 272.), nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći (čl. 273.), onečišće-

6) Međunarodna konvencija o zaštiti života na moru (engl. *International Convention for the Safety of Life at Sea* – SOLAS konvencija) iz 1974. godine, s naknadnim izmjenama i dopunama, predstavlja najvažniji međunarodni instrument o sigurnosti plovidbe na moru. Navedena konvencija je donesena u Londonu 1. studenog 1974. godine Notifikacijom o sukcesiji Republika Hrvatska je stranka te konvencije od 8. listopada 1991. godine (vidi: Odluku o objavljivanju mnogostanih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka ne temelju notifikacija o sukcesiji – NN, Međunarodni ugovori, br. 1/1992.). Tekst konvencije vidi: NN, Međunarodni ugovori, br. 1/1992.

nje okoliša (čl. 250.) i dr., s time da su u ovom radu obrađena samo ona kaznena djela (čl. 182. do čl. 185. KZ) koja zbog svoje važnosti uživaju posebnu međunarodnopravnu zaštitu te su kao takva i smještena u Glavi XIII. KZ pod nazivom „Kaznena djela protiv vrijednosti zaštićenih međunarodnim pravom“.

3. KAZNENA DJELA U PLOVIDBI

3.1. NEPRUŽANJE POMOĆI NA MORU I UNUTARNJIM VODAMA (čl. 182. KZ)

Već od davnina je postojao običaj na moru, dakle i dok to nije bilo propisano, kako su pomorci dužni jedni drugima pružiti pomoć na moru kada se nađu u nevolji i kada im je pomoć potrebna. Tek mnogo godina kasnije propisana je dužnost pružanja pomoći na moru i spašavanja, a u tom smislu propisano je i ovo kazneno djelo kako bi se ta dužnost shvatila još ozbiljnije te da se na taj način ostvari kaznenopravna zaštita instituta spašavanja u plovidbi.⁷ Kao što i sam naziv ovog kaznenog djela govori, osnovna njegova zadaća sastoji se u inkriminiranju propuštanja pružanja pomoći i spašavanja u pomorskoj plovidbi te u plovidbi unutarnjim vodama.⁸ Temelj ovog kaznenog djela nalazi se u Konvenciji o otvorenom moru iz 1958. godine, Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine te Pomorskom zakoniku (Narodne novine br. 181/04, 76/07 i 146/08 – u daljnjem tekstu: PZ).⁹

Tako, već u Glavi V, Pravilu 10. Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine propisano je kako je zapovjednik broda na moru, koji primi iz bilo kojeg razloga obavijest da se neki brod ili avion ili njihovi čamci i splavi nalaze u opasnosti, dužan što brže pružiti pomoć osobama u opasnosti, obavještavajući ih, po mogućnosti, o tome. U slučaju ako zapovjednik broda iz određenih razloga nije u mogućnosti pružiti pomoć, dužan je te razloge unijeti u brodski dnevnik. Konvencijom je također predviđena situacija kako zapovjednik broda u opasnosti ima mogućnost odabrati jedan od više brodova koji su mu spremni pružiti pomoć, a zapovjednik tog broda dužan je prihvatiti taj odabir i što brže pružiti pomoć. Bitno je istaknuti kako se taj odabir uvijek obavlja, ukoliko to dopušta situacija, nakon savjetovanja sa zapovjednicima brodova koji su odgovorili na poziv za pomoć.

Odredba o spašavanju i pružanju pomoći na moru sadržana je i u čl. 12. Konvencije o otvorenom moru iz 1958. godine. Prema toj Konvenciji svaka država stavlja u dužnost zapovjedniku broda koji vijori njezinu zastavu, ako on to može učiniti bez ozbiljne opasnosti za brod, posadu ili putnike, da pruži pomoć svakoj osobi kojoj prijeti opasnost i

7) Riječ je o kaznenom djelu protiv solidarnosti, konstruiranom kao posebno zakonski regulirano kazneno djelo nečinjenja. Tako, Horvatić, Ž. i dr: Rječnik kaznenog prava, Masmedia, Zagreb, 2002, str. 314.

8) Inače, kazneno djelo iz čl. 182. KZ je jedno od tri kaznena djela koja se odnose na nepružanje pomoći sadržana u KZ (drugo kazneno djelo je nepružanje pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći iz čl. 273. KZ, dok je treće kazneno djelo nepružanja medicinske pomoći iz čl. 243. KZ). Sva ta kaznena djela su specijalna kaznena djela nepružanja pomoći, dok je opće kazneno djelo, dakle ono djelo koje je temelj tih kaznenih djela, opisano u čl. 104. KZ pod nazivom – nepružanje pomoći (engl. failure to assist/grant aid; njem. unterlassene Hilfeleistung; franc. non-assistance).

9) Bitno je još istaknuti da je 1989. godine donesena u Londonu Međunarodna konvencija o spašavanju, ali još nije stupila na snagu.

koja se nalazi u moru. Nakon što je zapovjednik broda obaviješten o takvom slučaju, dužan je zaploviti punom brzinom i pružiti pomoć. Isto tako, ako dođe do sudara brodova, zapovjednik broda dužan je pružiti pomoć drugom brodu i njegovim putnicima.

U skladu s gore navedenim Konvencijama, i naš je PZ također, kao što je to uostalom sadržano i u zakonodavstvima mnogih drugih država, propisao odredbe koje se odnose na spašavanje i pružanje pomoći osobama na moru. Međutim, uz te odredbe koje su gotovo istovjetne s odredbama o spašavanju i pružanju pomoći sadržanim u navedenim Konvencijama,¹⁰ PZ sadrži još i razloge koji oslobađaju zapovjednika broda od dužnosti spašavanja. Tako, prema odredbi čl. 765. PZ zapovjednik broda nije dužan krenuti u pomoć i poduzeti spašavanje osoba u životnoj opasnosti u sljedećim situacijama:

- ako bi poduzimanje tog spašavanja predstavljalo ozbiljnu opasnost za brod kojim on zapovijeda i za osobe na tom brodu,
- ako opravdano drži da, prema posebnim okolnostima slučaja, poduzimanje spašavanja osoba u opasnosti ne bi bilo uspješno,
- ako dozna da je drugi brod izabran za pružanje pomoći i da je izabran brod tu zadaću prihvatio,
- ako od zapovjednika broda u opasnosti, ili neposredno od osoba koje su bile u životnoj opasnosti, ili od zapovjednika broda koji je stigao do tih osoba bude obaviješten da pomoć više nije potrebna.

Dakle, sve su to slučajevi koji zapovjednika broda oslobađaju od obveze spašavanja osoba koje se na moru ili unutarnjim vodama nalaze u životnoj opasnosti. U svim drugim situacijama ako zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje ne pruži pomoć osobama u životnoj opasnosti, osobno će odgovarati, a takvo postupanje odgovorne osobe propisano je kao kazneno djelo u čl. 182. KZ.¹¹ Iz toga je razvidno kako je ovo kazneno djelo blanketnog karaktera, što znači da zakonski opis ovog kaznenog djela sadržanog u čl. 182. KZ ne sadržava sva potrebna obilježja, već za pojedina obilježja upućuje na neki drugi propis, u konkretnom slučaju na odredbe PZ. Inače, ovo kazneno djelo ranije je bilo propisano kao kazneno djelo u čl. 1019. ZPUP. Međutim, stupanjem na snagu KZ dana 1. siječnja 1998. godine prestale su važiti odredbe čl. 1018. do čl. 1022. ZPUP koje su do tada uređivale kaznena djela protiv sigurnosti pomorskog prometa.

Kaznenim djelom nepružanja pomoći na moru i unutarnjim vodama štite se životi ljudi koji se na moru ili unutarnjim vodama nalaze u životnoj opasnosti. Dakle, objekt zaštite ovog kaznenog djela je život ljudi. Prema tome, pasivni subjekt kod ovog kaznenog djela može biti svaka osoba koja se nalazi u izravnoj odnosno neposrednoj opasnosti za život. Pri tome je bitno istaknuti kako uzrok opasnosti nije od značaja za postojanje ovog kaznenog djela, pa se stoga kao uzrok može pojaviti radnja neke druge osobe, prirodna sila i dr. Međutim, obveza spašavanja postoji čak i ako se u stanje životne opasnosti doveo sam pasivni subjekt.

Kao što je već ranije istaknuto, opasnost kod ovog kaznenog djela mora biti konkretna odnosno izravna i neposredna, a ne apstraktna.¹² Ona se mora odnositi na život,

10) Prema čl. 764. st. 1. PZ zapovjednik broda je dužan pružiti pomoć i neprijateljima u slučaju oružanog sukoba.

11) Čl. 182. KZ glasi: Zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje koja protivno obvezi pružanja pomoći predviđenoj propisima ne krene u pomoć i ne poduzme spašavanje osoba koje se na moru ili unutarnjim vodama nalaze u životnoj opasnosti, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.

12) Kaznena djela ugrožavanja dijele se na kaznena djela konkretnog i apstraktnog ugrožavanja. Kaznena djela konkretnog ugrožavanja sastoje se u dovođenju pojedinačnog objekta radnje u stanje u kojem

a što znači da se svakog trenutka može očekivati gubitak života osobe koja se nalazi u životnoj opasnosti. U svakom slučaju, da bi se moglo raditi o ovom kaznenom djelu, a bez obzira koji je uzrok opasnosti, važno je da je u vrijeme nastupanja opasnosti pasivni subjekt živ. Ukoliko pak u vrijeme nastupanja opasnosti pasivni subjekt nije živ, tada ne može biti govora o ovom kaznenom djelu.

Za postojanje ovog kaznenog djela bitno je da se pasivni subjekt nalazi u životnoj opasnosti, ali je pri tome nebitno je li do te opasnosti došlo u moru ili unutarnjim vodama. Uostalom to proizlazi i iz zakonskog opisa predmetnog kaznenog djela u kojem je pored ostalog navedeno «... osoba koje se na moru ili unutarnjim vodama nalaze u životnoj opasnosti». Prema tome, ovo kazneno djelo može se počiniti ne samo na moru, već i u unutarnjim vodama (rijekama, jezerima i kanalima).

S druge strane treba naglasiti kako se predmetno kazneno djelo odnosi samo na nepružanje pomoći osobama koje se nalaze u životnoj opasnosti, dok se ono ne odnosi na nepružanje pomoći brodu ili plutajućem objektu. Kod takvog stanja stvari, ako zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje ne bi pružila pomoć brodu koji se nalazi u opasnosti, onda takva radnja, sama za sebe, ne bi predstavljala predmetno kazneno djelo.

Kazneno djelo nepružanja pomoći na moru i unutarnjim vodama predstavlja ono kazneno djelo koje se čini nečinjenjem (propuštanjem). U kaznenom zakonodavstvu se takva kaznena djela nazivaju kaznenim djelima nečinjenja ili omisivnim deliktima (*delicta omissiva*). Za razliku od kaznenih djela činjenja ili komisivnih delikata (*delicta commissiva*) koja prevladavaju u kaznenim zakonima, kaznena djela nečinjenja zastupljena su u manjem broju u kaznenim zakonodavstvima.¹³ Osnovna karakteristika kaznenih djela nečinjenja je da počinitelj ne čini ono što je bio dužan činiti te da se na taj način krši zapovjedna norma.¹⁴ Dakle, radi se o propuštanju dužne radnje. Za određenje pojma nečinjenje, posebnu važnost ima odredba čl. 25. st. 2. KZ, prema kojoj je kazneno djelo počinjeno nečinjenjem ako je počinitelj koji je pravno obavezan spriječiti nastupanje zakonom opisane posljedice kaznenog djela to propustio učiniti, a takvo je propuštanje po djelovanju i značenju jednako počinjenju tog djela činjenjem.

Iako se na prvi pogled čini nejasnim te se u svezi s time i postavlja pitanje u kojim sve slučajevima postoji dužnost na činjenje odnosno kada bi propuštanje takve dužnosti predstavljalo kazneno djelo, odgovor je na takav upit i više nego jasan. Dužnost na

postoji bliska mogućnost njegova povređivanja tako da ono izostaje samo zbog sretnog stjecaja okolnosti (npr. dovođenje u opasnost života i imovine općeopasnom radnjom ili sredstvom iz čl. 263. KZ). Konkretna se opasnost smatra posljedicom pa su kaznena djela konkretnog ugrožavanja materijalna kaznena djela. Kod kaznenih djela apstraktnog ugrožavanja kažnjavaju se već radnje koje na tipičan način izazivaju konkretnu opasnost, dok se ne traži i nastupanje takve opasnosti (npr. uništenje ili oštećenje znakova za opasnost iz čl. 268. KZ). U tom slučaju nema nikakve posljedice pa se takva kaznena djela smatraju formalnim kaznenim djelima. Apstraktno ugrožavanje kažnjava se često u prekršajnom pravu, a u kaznenom pravu samo iznimno. Tako o tome Horvatić, Ž. i dr: Rječnik kaznenog prava, Masmedia, Zagreb, 2002, str. 165.

13) Grozdanić, V; Škorić, M: Uvod u kazneno pravo – opći dio, Organizator d.o.o., Zagreb, 2009., str. 63: Ovisno o tome je li ljudsko ponašanje rezultat čovjekove aktivnosti ili njegove pasivnosti u teoriji kaznenog prava vrši se podjela svih kaznenih djela na kaznena djela činjenja ili komisivne delikte (lat. *delicta commissiva*) i kaznena djela nečinjenja ili omisivne delikte (lat. *delicta omissiva*). Također, postoji i određeni broj kaznenih djela koja se mogu počiniti činjenjem i nečinjenjem kada se govori o komisivno-omisivnim deliktima. Takav je delikt, primjerice kazneno djelo čedomorstva jer ga majka može počiniti činjenjem (npr. gušenjem djeteta) ili propuštanjem izvršenja dužne pažnje (npr. majka koja ne hrani svoje dijete).

14) Vidi kod Horvatić, Ž. i dr: Rječnik kaznenog prava, Masmedia, Zagreb, 2002, str. 287. te Zlatarić, B; Damaška, M: Rječnik krivičnog prava i postupka, Informator, Zagreb, 1977, str. 141-142.

činjenje postoji u svim onim slučajevima kada je zakonom propisana obveza na određeno činjenje. Kao primjer, u našem zakonodavstvu dužnost na činjenje propisana je kod kaznenih djela nepružanja pomoći osobi koja je teško tjelesno ozlijeđena u prometnoj nesreći iz čl. 273. KZ, nepružanja medicinske pomoći iz čl. 243. KZ i dr.

Radnja kaznenog djela nepružanja pomoći na moru i unutarnjim vodama ostvaruje se se neispunjenjem obveza sadržanih u zakonskom opisu predmetnog kaznenog djela. Međutim, budući da zakonski opis tog kaznenog djela nije potpun te da je za upotpunjavanje zakonskog opisa potrebno pribaviti neke druge propise, u konkretnom slučaju PZ, onda je razvidno da se radi o blanketnim (upućujućim) dispozicijama. Dakle, tek pomoću sadržaja PZ može se doći do potpunog opisa predmetnog kaznenog djela. Prema tome, kod blanketnih kaznenih djela važno je naglasiti kako takva kaznena djela sadržavaju samo neka obilježja kaznenog djela i predviđenu kaznu, dok glede preostalih obilježja upućuju na neki drugi propis.¹⁵

Iako je u zakonskom opisu kaznenog djela iz čl. 182. KZ sadržano kako djelo čini zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje, a koja protivno obvezi pružanja pomoći predviđenoj propisima ne krene u pomoć i ne poduzme spašavanje¹⁶ osoba koja se na moru ili unutarnjim vodama nalaze u životnoj opasnosti, već na prvi pogled vidi se kako za potpun opis ovog djela nedostaju neka obilježja. Naime, dužnost spašavanja u cijelosti je propisana u člancima 760-788. PZ, a za predmetno kazneno djelo posebnu važnosti imaju odredbe čl. 764 i čl. 765. PZ. Tako, tek analiziranjem odredbe čl. 182. KZ i čl. 764. PZ zaključuje se da obveza pružanja pomoći na moru i unutarnjim vodama od strane zapovjednika broda ili osobe koja ga zamjenjuje postoji onda kada na bilo koji način doznaju da se osobe nalaze u životnoj opasnosti na moru ili unutarnjim vodama. Odmah po tom saznanju oni su dužni najvećom brzinom krenuti u pomoć tim osobama, obavještavajući ih o tome, ako je to moguće, te poduzeti njihovo spašavanje. Međutim, s obzirom na danas razvijena telekomunikacijska sredstva, zapovjedniku broda koji je u opasnosti ostavljena je mogućnost da nakon savjetovanja sa zapovjednicima brodova koji su odgovorili na njegovu pomoć, izabere jedan ili više od tih brodova za koje smatra da su najprikladniji pružiti mu pomoć. U takvom slučaju, zapovjednik ili zapovjednici brodova dužni su prihvatiti izbor i odmah, najvećom brzinom, krenuti u pomoć osobama koje se nalaze u životnoj opasnosti. Bitno je istaknuti kako su kod takvog izbora broda, oslobođeni dužnosti spašavanja svi ostali brodovi koji nisu odabrani i radi toga ne mogu snositi nikakvu odgovornost. Zapovjednik broda koji poduzima spašavanje dužan je spašavati osobe koje su u životnoj opasnosti iako se one tome protive ili ako se spašavanju osoba protivi zapovjednik broda na kojemu se te osobe nalaze.

Predmetno kazneno djelo je dovršeno nepružanjem pomoći osobi koja se nalazi u životnoj opasnosti. Za postojanje ovog djela nije od značaja što se možda ni pružanjem pomoći ne bi otklonila neposredna opasnost za život ugrožene osobe, već je od značaja

15) Blanketna kaznena djela (engl. crimes defined another provision, elements of a crime defined by another norm; njem. Blankettstraftaten; franc. Incriminations determines par une autre norme). Primjer je takvog kaznenog djela izazivanje prometne nesreće koje čini onaj „tko kršenjem prometnih propisa tako ugrozi promet“, jer se iz odredbe ne vidi u čemu se sastoji kršenje prometnih propisa, nego ona upućuje na odredbe Zakona o sigurnosti prometa na cestama – Pravni leksikon, grupa autora, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007., str. 102.

16) Odredbom čl. 761. st. 1. PZ spašavanje predstavlja svaki čin ili činidbu poduzetu radi pomoći osobi, brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja je u opasnosti na moru ili pod morem.

da je počinitelj bio u mogućnosti pružiti pomoć, ali to nije napravio.¹⁷ Dakle, važno je da je u vrijeme nastupanja opasnosti pasivni subjekt živ budući da nepružanje pomoći već preminuloj osobi ne predstavlja kazneno djelo.

Kazneno djelo nepružanja pomoći na moru i unutarnjim vodama može počinuti samo zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje. Pod pojmom zapovjednik broda podrazumijeva se ona osoba koja zapovijeda posadom i svim drugim osobama na brodu te koja upravlja vođenjem broda. Što se tiče pojma «osoba koja zamjenjuje zapovjednika broda», on obuhvaća osobu koja u datom trenutku zapovijeda posadom i drugim osobama na brodu te koja upravlja vođenjem broda. Pri tome je irelevantno o kojem članu posade se radi te koji su razlozi zbog kojih je došlo do zamjene, već je za utvrđivanje odgovornosti bitno koja je osoba upravljala vođenjem broda (zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje) u trenutku obveze pružanja pomoći. Slijedom gore navedenog razvidno je kako ovo djelo spada u skupinu posebnih kaznenih djela tj. *delicta propria*, kod kojih je posebno svojstvo subjekta obilježje djela. Prema tome, takva djela ne može počinuti svaka osoba, već samo ona koja ima odnosno svojstvo.¹⁸ U konkretnom slučaju, da bi netko mogao počinuti ovo djelo potrebno je da je zapovjednik broda ili osoba koja ga zamjenjuje.

Za počinjenje ovog kaznenog djela kao oblik krivnje na strani počinitelja traži se postojanje namjere. U pravilu će se raditi o izravnoj namjeri, ali je i neizravna namjera dovoljna za postojanje ovog kaznenog djela. Važno je naglasiti kako sve okolnosti kaznenog djela moraju biti obuhvaćene namjerom, a što znači da počinitelj mora biti svjestan svih stvarnih okolnosti koje predstavljaju njegova zakonska obilježja. U konkretnom slučaju to znači da počinitelj kaznenog djela mora biti svjestan kako se neka osoba nalazi u životnoj opasnosti i da je dužan krenuti u pomoć i poduzeti spašavanje te osobe, ali da unatoč tome ne poduzima ništa.

3. 2. NEOVLAŠTENO ODAŠILJANJE (čl. 183. KZ)

Ovo kazneno djelo je novo kazneno djelo u hrvatskom kaznenom zakonodavstvu i kao takvo je po prvi put propisano u KZ koji je stupio na snagu 1. siječnja 1998. godine.¹⁹ Temelj inkriminacije ovog kaznenog djela nalazi se u odredbi čl. 109. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine, a naziv odredbe je neovlašteno emitiranje s otvorenog mora. S obzirom da je već iz zakonskog opisa predmetnog kaznenog djela razvidno kako taj opis nije potpun te da je za njegov cjelokupan opis potrebno izvršiti uvid u neke odredbe međunarodnog prava, u konkretnom slučaju Konvenciju Ujedinje-

17) Vidi kod Lazarević, LJ: Krivično pravo – posebni dio, Savremena administracija, Beograd, 1981, str. 204.

18) S obzirom na krug mogućih počinitelja razlikuju se opća i posebna kaznena djela. Opća kaznena djela (lat. *delicta communia*) može počinuti svatko jer se za počinitelja ne zahtjeva neko određeno svojstvo. Lako se prepoznaju budući da njihov zakonski opis počinje zamjenicom *tko*. Posebna kaznena djela (lat. *delicta propria*) ne može počinuti bilo koja osoba jer se za počinitelja veže određeno svojstvo naznačeno u biću tog kaznenog djela npr. vojna osoba, službena osoba, liječnik, majka - Grozdanić, V; Škorić, M: Uvod u kazneno pravo – opći dio, Organizator d.o.o., Zagreb, 2009., str. 82. Vidi o tome i Pravni leksikon, grupa autora, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007., str. 199.

19) Čl. 183. KZ glasi: Tko protivno odredbama međunarodnog prava odašilje s broda ili naprava na moru radiozvučne ili televizijske programe namijenjene široj javnosti, kaznit će se novčanom kaznom ili kaznom zatvora do jedne godine.

nih naroda o pravu moru iz 1982. godine, onda je jasno da se tu radi o kaznenom djelu koje je blanketnog (upućujućeg) karaktera.

Iako postoje autori koji smatraju kako «zakonski opis samog djela ne odaje smisao same inkriminacije niti pokazuje dovoljnu količinu kriminalnog da bude kazneno djelo»,²⁰ smatram kako se zakonodavac kod inkriminiranja ovog kaznenog djela vodio prije svega činjenicom da je upravljanje radio-zvučnim i televizijskim programima od posebnog interesa svake države, pa tako i naše, te da je u tom smislu i Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine obvezala sve države da surađuju na suzbijanju neovlaštenog emitiranja s otvorenog mora.

Kada se analizira predmetno kazneno djelo, razvidno je kako ono može biti počinjeno jedino na moru, pa je stoga isključeno da se takvo djelo može počinuti u unutarnjim vodama (rijekama, jezerima, kanalima) ili na kopnu. Isto tako, s obzirom da se ne navodi na kojoj se sve vrsti morskog prostora kazneno djelo može počinuti (unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru ili otvorenom moru), zaključuje se da se ono može počinuti na bilo kojem od tih morskih prostora.

Objekt zaštite ovog kaznenog djela jesu elektronički mediji (televizijski i radijski programi)²¹ svake države. Naime, kao što je već ranije rečeno, upravljanje radio-zvučnim i televizijskim programima od posebnog su interesa svake države pa je stoga i logično da će država iskoristiti sve mogućnosti da to svoje pravo maksimalno i zaštiti.²²

Ukoliko dođe do neovlaštenog odašiljanja, postavlja se pitanje hoće li se uvijek raditi o postojanju kaznene odgovornosti. U svezi s tim potrebno je istaknuti kako nema kaznene odgovornosti ako se ovo djelo počini na kopnu ili unutarnjim vodama budući da je zakonodavac propisao kako će kaznena odgovornost postojati jedino onda ako je kazneno djelo počinjeno s broda ili naprava na moru (kao npr. umjetnog otoka i dr.). U situacijama ako pak dođe do neovlaštenog odašiljanja na kopnu ili unutarnjim vodama mnoga su zakonodavstva, pa tako i naše, jedino propisale prekršajnu odgovornost.²³ Prema tome, kaznena odgovornost za neovlašteno odašiljanje postojat će jedino u situaciji ako je kazneno djelo počinjeno na moru (unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru ili otvorenom moru) i to s broda ili nekih naprava na moru, dok takve odgovornosti neće biti ako je djelo počinjeno na kopnu ili unutarnjim vodama.

Radnja kod počinjenja ovog kaznenog djela sastoji se u neovlaštenom odašiljanju s broda ili naprava na moru radio-zvučnih i televizijskih programa namijenjenih široj javnosti. Pojam neovlaštenog odašiljanja određen je već u čl. 109. st. 2. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine, prema kojemu pojam «neovlašteno emitiranje» označava odašiljanje, suprotno međunarodnim propisima, radio-zvučnih i televizijskih programa s broda ili uređaja na otvorenom moru namijenjeno široj javnosti, s time što se isključuje odašiljanje poziva za pomoć u nevolji. Dakle, svako takvo odašiljanje je neovlašteno i podliježe kaznenoj odgovornosti. Prema odredbi čl. 109. st. 3. Kon-

20) Bačić, F; Pavlović, Š. Komentar Kaznenog zakona, Informator, Zagreb, 2001, str. 664.

21) Zakon o elektroničkim medijima (NN, br. 153/2009 – u daljnjem tekstu: ZEM), čl. 2. st. 1. t. 1.: Elektronički mediji su audiovizualni programi, radijski programi i elektroničke publikacije.

22) Elektronička komunikacijska infrastruktura, obavljanje djelatnosti elektroničkih komunikacijskih mreža i usluga, gradnja, održavanje, razvoj i korištenje elektroničkih komunikacijskih mreža i elektroničke komunikacijske infrastrukture i povezane opreme te upravljanje i uporaba radiofrekvencijskog spektra i adreznog i brojevnog prostora, kao prirodno ograničenih općih dobara, od interesa su za Republiku Hrvatsku – čl. 3. Zakona o elektroničkim komunikacijama (NN, br. 73/2008 – u daljnjem tekstu: ZEK).

23) Vidi čl. 82.-83. ZEM.

vencije o pravu mora iz 1982. god., svaka osoba koja neovlašteno emitira može se izvesti pred sud: države zastave broda, države u kojoj je uređaj upisan, države koje je osoba državljanin, svake države u kojoj se emisija može pratiti, ili svake države u kojoj su ometane dopuštene radio – veze. Države koje su po prethodno navedenoj odredbi ovlaštene izvesti pred sud osobe koje neovlašteno emitiraju, mogu svaku osobu ili brod koji neovlašteno emitira na otvorenom moru, uhititi i zaplijeniti aparaturu.²⁴ U slučaju postojanja osnovane sumnje da se brod, na otvorenom moru, bavi neovlaštenim emitiranjem, brod odnosno zrakoplov Obalne straže Republike Hrvatske ima pravo pregleda istog.²⁵

Za postojanje djela nadalje je važno da se radi o odašiljanju radio-zvučnih ili televizijskih programa. Radio-zvučni program predstavlja elektroničku komunikaciju koja obuhvaća prijenos, odašiljanje i/ili prijam zvuka, glasa, govora ili drugih signala namijenjenih za izravan prijam u javnosti, dok radijska komunikacija predstavlja elektroničku komunikaciju putem radijskih valova.²⁶ Televizijski program pak obuhvaća elektroničku komunikaciju koja uključuje prijenos, odašiljanje i/ili prijam slike i zvuka te drugih podataka namijenjenih za izravan prijam u javnosti.²⁷ Međutim, samo takvo odašiljanje neće predstavljati kazneno djelo ukoliko radio-zvučni ili televizijski program nisu namijenjeni široj javnosti. Pojam šira javnost označava veći, neodređen broj osoba, koje imaju mogućnost pratiti radio-zvučni ili televizijski program. Dakle, važno je da je takav program namijenjen većem krugu ljudi te da upravo iz toga i proizlazi povećana društvena opasnost.

Imajući u vidu da se radi o općem kaznenom djelu (*delicta communia*), onda počinitelj može biti svaka osoba. Što se tiče oblika krivnje, kazneno djelo je moguće počiniti samo s namjerom. Prema tome, važno je da je počinitelj svjestan kako neovlašteno odašilja radio-zvučne ili televizijske programe namijenjene široj javnosti. U pravilu će se raditi o izravnoj namjeri, ali će za postojanje ovog djela biti dovoljna i neizravna namjera.

Predmetno kazneno djelo je dovršeno kada počinitelj poduzme radnju neovlaštenog odašiljanja radio-zvučnih ili televizijskih programa.

3.3. ZLOUPORABA MEĐUNARODNIH TELEKOMUNIKACIJSKIH ZNAKOVA (čl. 184. KZ)

Poznato je da telekomunikacije u suvremenom svijetu imaju značajnu ulogu ne samo za pojedine države, već i za čitavu međunarodnu zajednicu. S obzirom na međunarodnu važnost telekomunikacija, zaključen je i znatan broj međunarodnih konvencija kako bi se osigurala njihova pravilna uporaba. Važno je istaknuti kako je najprije započeto sa zaštitom telegrafije, a zatim telefonije, budući da su se prvo telegrafskim putem prenosili signali. U tom smislu, prva takva vrsta telegrafske zaštite bila je Međunarod-

24) Čl. 109. st. 4. Konvencije o pravu mora iz 1982. godine

25) Čl. 26. st. 1. Zakona o obalnoj straži (NN, br. 109/2007): Kada brod ili zrakoplov Obalne straže na otvorenom moru presretnu strani brod, koji nije ratni ili javni brod, može brod pregledati ako ima ovlasti iz međunarodnih ugovora ili na temelju zahtjeva za suradnju drugih država te ako osnovano sumnja da se brod bavi piratstvom, trgovinom robljem, neovlaštenim emitiranjem, da je brod bez državne pripadnosti i da je brod iako vije stranu zastavu ili odbija istaknuti svoju zastavu zapravo brod hrvatske državne pripadnosti.

26) Vidi čl. 2. toč. 51. i 52. ZEK.

27) Vidi čl. 2. toč. 62. ZEK.

Vidi čl. 2. toč. 51. i 52. ZEK.

na konvencija iz 1884. godine, dok se već sljedeća konvencija iz 1927. godine odnosila se na zaštitu telegrafije i telefonije, a njezin naziv je bio Međunarodna radio-telegrafska konvencija.²⁸ Međunarodne konvencije o telekomunikacijama iz 1947, 1952 i 1959. godine²⁹ zadnje su konvencije koje uređuje različita pitanja glede uporabe telekomunikacijskih znakova te su ujedno ostavile i najdublji trag. One su u potpunosti priznale pravo svakoj državi da suvereno uređuju svoje telekomunikacije s ciljem razvijanja još boljih odnosa među državama glede telekomunikacija. Također, preuzimanjem obveza iz tih konvencija mnoge su države u svoja zakonodavstva propisale kaznena djela koja se odnose na zlouporabu telekomunikacijskih znakova, a uz to, one se poslužile i kao temelj za donošenje zakona koji bi uređivali telekomunikaciju. Tako, već se u čl. 46. Konvencije o telekomunikacijama iz 1947. godine traži da države potpisnice te konvencije poduzmu sve korisne mjere za sprječavanje odašiljanja ili širenja lažnih signala o opasnosti ili sigurnosti, kao i mjere za sprječavanje uporabe pozivnih znakova od strane neke osobe, koji joj nisu dodijeljeni. U tom smislu je i naša država, prihvaćajući navedene konvencije, preuzela određene obveze te je propisivanjem kaznenog djela iz čl. 184. KZ³⁰ inkriminirala razne oblike zlouporabe telekomunikacijskih znakova.

Objekt zaštite ovog kaznenog djela su međunarodni telekomunikacijski znakovi koji su propisani međunarodnim konvencijama odnosno sigurnost i pouzdanost komunikacija na daljinu koje se putem različitih sredstava obavljaju međunarodno ugovorenim znacima, a čiji je cilj zaštita sigurnosti ljudi i imovine.³¹ Kada se govori o telekomunikacijskim znakovima pod tim se misli na one znakove kojima se vrši prenošenje informacija na daljinu. Taj prijenos se vrši putem elektroničke telekomunikacijske mreže tj. prijenosnih sustava i, prema potrebi, oprema za prospajanje (komutaciju) ili usmjerenje i druga sredstva koja omogućuju prijenos signala žičnim, radijskim, svjetlosnim ili drugim elektromagnetskim sustavom, što uključuje satelitske mreže, nepokretne zemaljske mreže (s prospajanjem kanala i prospajanjem paketa, uključujući internet), pokretne zemaljske mreže, elektroenergetske kabelske sustave u mjeri u kojoj se upotrebljavaju za prijenos signala, radiodifuzijske mreže i mreže kabelske televizije, bez obzira na vrstu podataka koji se prenose.³² Na taj način dolazi do uspostavljanja veze uz pomoć koje se vrši prijenos, odašiljanje ili prijam znakova, signala i dr. ili priopćenja bilo koje prirode.

Kao što je već ranije navedeno, svi ti znakovi su propisani međunarodnim konvencijama, a što znači da se kazneno djelo može počiniti samo u odnosu na točno određene telekomunikacijske znakove.³³ Prema tome, cilj je zakonodavca da se maksimalno zašti-

28) Vidi Međunarodnu radio-telegrafsku konvenciju iz 1927. godine (Službene novine br. 33/30).

29) Vidi Međunarodne konvencije o telekomunikacijama iz 1947, 1952. i 1959. godine (Sl. list FNRI, br. 41/1949 i 2/1955 te Sl. list SFRJ, br. 4/1961).

30) Čl. 184. KZ glasi: Tko bez potrebe pošalje međunarodno ugovoreni znak za poziv u pomoć ili znak da prijete opasnost ili tko pošalje međunarodno ugovoreni znak za postojanje sigurnosti kad to nije opravdano, ili tko zlouporabi međunarodno ugovoreni telekomunikacijski znak, kaznit će se kaznom zatvora od tri mjeseca do tri godine.

31) Horović, S: Posebni dio kaznenog prava Bosne i Hercegovine, Knjiga I, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, Mostar, 2009., str. 154.

32) Vidi čl. 2. toč. 6. ZEK.

33) Primjer jednog takvog međunarodnog signala za traženje pomoći je SOS (engl. save our souls, što u prijevodu znači spasite naše duše). Neki pak smatraju da treću riječ SOS treba čitati kao s h i p, dakle brod, tako da bi onda prijevod SOS značio: spasite naš brod.

ti sigurnost i ozbiljnost informacija koje se odnose na te znakove. Postavlja se pitanje bi li postojao ovaj oblik kaznenog djela ukoliko bi se radilo o zlouporabi telekomunikacijskog znaka koji nije određen međunarodnom konvencijom. Imajući u vidu da su objekt zaštite ovog kaznenog djela samo međunarodni telekomunikacijski znakovi, dakle oni znakovi koji su propisani međunarodnim konvencijama, onda je jasno kako se u tom slučaju ne bi moglo raditi o predmetnom kaznenom djelu.

Radnja počinjenja ovog kaznenog djela može se pojaviti u tri oblika, i to:

- bespotrebno odašiljanju međunarodno ugovorenog znaka za pomoć ili znaka da prijete opasnost;
- odašiljanju međunarodno ugovorenog znaka za postojanje sigurnosti kada to nije opravdano i
- zlouporabi međunarodno ugovorenog telekomunikacijskog znaka.

Dakle, u svim ovim slučajevima radi se o zlouporabi međunarodnih telekomunikacijskih znakova, a svi oni su navedeni u zakonskom opisu predmetnog kaznenog djela. Tako, da bi se radilo o bespotrebno odašiljanju međunarodno ugovorenog znaka za pomoć ili znaka da prijete opasnost potrebno je da su ispunjena dva uvjeta. Prvi uvjet je da je takav znak odaslan, dok je drugi uvjet da je on odaslan bez potrebe. Pod pojmom «odaslan bez potrebe» podrazumijevamo kada je međunarodno ugovoreni znak za pomoć ili znak da prijete opasnost odaslan, iako pomoć nije bila potrebna niti je prijetila kakva opasnost.³⁴

Odašiljanje međunarodno ugovorenog znaka za postojanje sigurnosti kada to nije opravdano postoji onda kada se šalje takav znak s ciljem da se netko drugi izvjesti o postojanju sigurnosti, iako sigurnosti nema. Dakle, šalje se znak kako bi se drugome ukazalo da u konkretnom slučaju ne postoji opasnost ili da ona ne prijete, iako iz stvarnog stanja stvari proizlazi suprotno. Na taj način se drugi dovodi u zabludu glede postojanja sigurnosti odnosno opasnosti.

O zlouporabi međunarodno ugovorenog telekomunikacijskog znaka radit će se onda kada se takav znak upotrebljuje suprotno njegovoj namjeni propisanoj međunarodnim pravilima o odašiljanju međunarodno ugovorenih telekomunikacijskih znakova. Iz toga je razvidno kako je ovaj oblik radnje supsidijaran u odnosu na sve ostale oblike budući da on obuhvaća sve ostale slučajeve, za razliku od prva dva oblika, kada se međunarodno ugovoreni telekomunikacijski znak svjesno zloupotrebljuje. Prema tome, takvi slučajevi će biti kada je npr. međunarodni ugovoreni telekomunikacijski znak odaslan iz šale i sl.³⁵

Iako se kod ovog kaznenog djela pretpostavlja kako počinitelj treba imati određeno znanje glede uporabe uređaja za odašiljanje međunarodno ugovorenih telekomunikacijskih znakova, iz zakonskog opisa predmetnog kaznenog djela proizlazi kako počinitelj djela ipak može biti svaka osoba (*delicta communia*) koja pošalje takav znak.

Kazneno djelo se može počiniti samo s namjerom, a što znači da počinitelj mora imati svijest da bez potrebe šalje međunarodno ugovoreni znak za poziv u pomoć ili znak da prijete opasnost ili da šalje međunarodno ugovoreni znak za postojanje sigurno-

34) O tome vidi u Komentaru krivičnih/kaznenih zakona u Bosni i Hercegovini, grupa autora, Knjiga I., zajednički projekt Vijeća Europe i Europske komisije, Sarajevo, 2005., str. 658.

35) Vidi kod Lazarević, Lj: Krivično pravo – posebni dio, Savremena administracija, Beograd, 1981, str. 255-257 te kod Bačić, F; Šeparović, Z: Krivično pravo – posebni dio, IV. izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1992, str. 170-171.

sti kad to nije opravdano, ili da pak zlouporabljuje međunarodno ugovoreni telekomunikacijski znak. U pravilu će se raditi o izravnoj namjeri, ali će za postojanje ovog djela biti dovoljna i neizravna namjera tj. kada je počinitelj svjestan da uslijed njegove radnje može doći do nastupanja zabranjene posljedice te na nju pristaje.

Ovo kazneno djelo se smatra dovršenim kada se poduzme neka od gore navedenih radnji kojom se zlouporabljuju međunarodni telekomunikacijski znakovi. Radi se o djelu apstraktne opasnosti tj. opasnosti koja može dovesti do konkretne opasnosti. Naime, kod kaznenih djela apstraktne opasnosti radnje su inkriminirane kao kazneno djelo jer su prema općem iskustvu opasne, bez obzira na to jesu li u konkretnom slučaju dosti bile opasne. U slučaju ako bi zbog zlouporabe međunarodnih telekomunikacijskih znakova došlo do konkretne opasnosti za sigurnost ljudi i imovine, tada se ne bi radilo o ovom kaznenom djelu, već bi se moglo jedino raditi o jednom od kaznenih djela protiv opće sigurnosti ljudi i imovine. Inače, ovo kazneno djelo je ranije bilo propisano u čl. 194. Osnovnog Krivičnog zakona Republike Hrvatske (NN br. 31/93, 39/93, 108/95, 16/96 i 28/96).

3.4. PREKID ILI OŠTEĆENJE PODMORSKIH KABELA I CJEVOVODA (čl. 185. KZ)

Iako je prva trajna podmorska telegrafska veza uspostavljena 13. studenoga 1851. godine između Dovera i Calaisa,³⁶ zaštita podmorskih kabela uređena je tek 1884. godine kada je donesena Konvencija o zaštiti podmorskih kabela u Parizu.³⁷ Navedenom Konvencijom propisana je zaštita podmorskih kabela položenih na dnu otvorenog mora, dok je pitanje zaštite takvih kabela položenih na dnu unutarnjih morskih voda i teritorijalnih mora bila prepuštena obalnim državama. Tako, prema odredbama te Konvencije bio je kažnjiv je svaki hotimični (namjerni) prekid ili oštećenje podmorskog kabela, pod uvjetom da uslijed toga dođe do prekida ili zapriječenja brzojavne komunikacije. Međutim, uz predviđenu kaznenu odgovornost u takvim slučajevima, Konvencija je dala mogućnost oštećenoj strani – državi da pokrene i parnični postupak radi naknade štete. Za vođenje kaznenog postupka bio bi nadležan sud države kojoj pripada brod. Ukoliko bi pak do prekida ili oštećenja kabela došla radi zaštite života ili sigurnosti broda, tada je Konvencija isključivala kaznenu odgovornost.

Nadalje, osim Konvencije o zaštiti podmorskih kabela iz 1884. godine, pravo polaganja kabela, njihovo održavanje, mijenjanje i zaštita uređeni su još Konvencijom o otvorenom moru iz 1958. godine te Konvencijom Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine. Prema obje Konvencije, sve su države ovlaštene polagati podmorske kabele i cjevovode na dno otvorenog mora izvan epikontinentalnog pojasa. Naravno, prilikom

36) Naime, godinu dana ranije, 1850. godine položen je između Dovera i Calaisa prvi podmorski telegrafski kabel, no on je već sljedećeg dana postao neaktivan, jer su ga ribari svojim mrežama prekinuli. Daljnji razvoj polaganja podmorskih kablova između dviju država tekao je dosta brzo, pa je tako 1852. godine postavljen podmorski kabel između Engleske i Francuske, zatim 1853. godine povezana je Engleska s Irskom. Na području Republike Hrvatske, prvi telegrafski kabel položen je 1862. godine, a povezivao je otoke Hvar i Pelješac. Prvi podmorski kabel između Europe i Amerike postavljen je 1858. godine, dok je trajniji i sigurniji kabel između ta dva kontinenta postavljen tek 1866. godine – vidi o tome kod Ibler, V: Podmorski kabeli i naftovodi u međunarodnom pravu, Zbornik za pomorsko pravo, JAZU, Zagreb, 1961. godina, str. 123-124.

37) Konvenciju o zaštiti podmorskih kabela potpisali su predstavnici 26 zemalja, a stupila je na snagu 1. svibnja 1888. godine.

polaganja podmorskih kabela i cjevovoda sve države su dužne paziti na već postavljene kabele ili cjevovode. U svezi s time, svaka bi država trebala donijeti potrebne zakone i druge propise kojima se određuje da je svako namjerno ili iz nehaja prekidanje ili oštećenje podmorskog kabela na otvorenom moru počinjeno od broda njezine zastave ili osobe koja je podvrgnuta njezinoj jurisdikciji kazneno djelo, ali pod uvjetom da je uslijed takve radnje došlo do prekida ili ometanja telegrafskih ili telefonskih veza, ili ako je pod istim uvjetima došlo do prekidanja ili oštećenja podmorskog voda visokog napona ili cjevovoda. Međutim, kao što je to bio slučaj i s Konvencijom o zaštiti podmorskih kabela iz 1884. godine, tako je i u ovim Konvencijama propisano kako do kaznene odgovornosti neće doći ako su počinitelji prekinuli ili oštetili kabel djelujući u zakonitom cilju spašavanja svojih života ili svojih brodova, a nakon što su poduzeli sve potrebne mjere opreza radi izbjegavanja takvog prekida ili oštećenja. Isto tako, prema navedenim Konvencijama svaka država bi trebala donijeti potrebne zakone i druge propise kojima se određuje da osobe koje su podvrgnute njezinoj jurisdikciji, a koje su vlasnici podmorskog kabela ili cjevovoda u otvorenom moru i koje polaganjem ili popravljanjem toga kabela ili cjevovoda prouzroče prekid ili oštećenje drugog kabela ili cjevovoda, snose troškove popravka.

Podmorski kabeli služe za prijenos poruka (telekomunikacijski kabeli) ili električne energije (energetski kabeli, kabeli visokoga napona), dok je svrha cjevovoda koji prolaze ispod vodene površine omogućavanje protoka vode, plina ili nafte. Riječ je o podmorskim kabelima i cjevovodima koji se polažu³⁸ na morsko dno. Prema tome, objekt zaštite ovog kaznenog djela je cjelovitost telekomunikacijskih i transportnih podvodnih instalacija odnosno podmorskih kabela i podmorskih cjevovoda. Naravno, da bi se predmetno djelo moglo počiniti potrebno je da su te instalacije ispravne i da služe svrsi. Ukoliko su pak podmorske instalacije izvan uporabe, to znači da se ovo djelo ne može počiniti budući da se ne mogu ni prouzročiti tražene posljedice.³⁹ Međutim to ne podrazumijeva da takve podmorske instalacije ne uživaju nikakvu zaštitu. Naime, njima zaštita i dalje ostaje, ali ne u okviru ovog kaznenog djela, već nekog drugog npr. kaznenog djela uništenja i oštećenja tuđe stvari.

Iz sadržaja zakonskog opisa predmetnog kaznenog djela vidljivo je kako objekt zaštite mogu biti samo oni podmorski kabeli ili cjevovodi koji ispod vodene površine omogućavaju telekomunikacijske i transportne instalacije između dviju ili više država ili između neke države i Arktika ili Antarktika, dok takvu zaštitu neće uživati oni podmorski kabeli i cjevovodi koji su položeni na morskom prostoru unutar jedne države.⁴⁰ Dakle, da bi se moglo raditi o ovom kaznenom djelu potrebno je da se bar dio podmorskog kabela ili cjevovoda nalazi u otvorenom pravu jer će se u suprotnome raditi o nekom drugom kaznenom djelu koje uživa internu, a ne međunarodnopravnu zaštitu.⁴¹

38) Brodovi koji polažu kabele su kabelopolagači, a brodovi koji polažu cijevi – cjevopolagači.

39) Meštrović, M: Krivična djela u Zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, Magistarski rad – Pravni fakultet u Splitu, 1993, str. 105.

40) Prema odredbi čl. 45. st. 3. PZ, polaganje i održavanje pomorskih kabela i cjevovoda u epikontinentalnom pojasu Republike Hrvatske, koji prelaze u područje teritorijalnog mora Republike Hrvatske, u nadležnosti je Ministarstva mora, prometa i infrastrukture na način da navedeno Ministarstvo odobrava i nadzire polaganje i održavanje pomorskih kabela i cjevovoda. Kada je riječ o pomorskom kabelima i cjevovodima koji se polažu u epikontinentalni pojas Republike Hrvatske, a ne prelaze u područje teritorijalnog mora Republike Hrvatske, nadležnost Ministarstva je da samo daje suglasnost o smjeru polaganja.

41) Vidi o tome kod Rukavina, B: Kaznenopravna zaštita podmorskih kabela i cjevovoda u međunarodnim konvencijama i nacionalnom zakonodavstvu, Pomorski zbornik br. 38/00, Rijeka, 2000, str. 193. i 194.

Prema čl. 185. st. 1. KZ radnja počinjenja ovog kaznenog djela sastoji se u uništenju, oštećenju, prekidu ili svakom drugom onesposobljavanju ispravnosti podmorskog kabela ili cjevovoda koji ispod vodene površine omogućava telefonsku ili telegrafsku vezu ili protok vode, plina, nafte ili električne energije.⁴² Djelo je u biti delikt povrede, oštećenje vitalno važnih objekata i njihovo stavljanje izvan funkcije.⁴³ Pod uništenjem podrazumijevamo potpunu promjenu oblika stvari tako da ona gubi svoju vrijednost te postaje neuporabljiva. Oštećenje znači promijenu oblika stvari uslijed čega se smanjuje uporabna vrijednost stvari tako da ona ne može služiti ili samo djelomično može služiti svrsi za koju je namijenjena. Prekid također predstavlja promijenu oblika stvari na način da stvar trenutno ne može služiti svojoj osnovnoj svrsi. Dakle, kod uništenja je karakteristično da stvar postaje neuporabljiva, dok se kod oštećenja ili prekida stvari može izvršiti popravak tako da se stvar učini uporabljivom za ono za što je namijenjena. U svakom slučaju, uništenjem, oštećenjem prekidanjem ili svakim drugim onesposobljavanjem ispravnosti podmorskog kabela ili cjevovoda dolazi ne samo do materijalnih, već i funkcionalnih promjena na stvari.

Nadalje, u čl. 185. st. 2. KZ propisano je kako će se kaznom iz st. 1. tog članka kazniti onaj tko uništi, ošteti ili na drugi način onesposobi ispravnost pratećih objekata, plovila, naprava ili opreme koja se koristi za postavljanje, popravak ili održavanje podmorskih kabela ili cjevovoda. Dakle, iz toga je razvidno kako je zakonodavac radi funkcionalne povezanosti, a prvenstveno važnosti, međusobno stavio u vezu podmorske kabele i cjevovode s različitim pratećim objektima koji se koriste za njihovo postavljanje, popravak ili održavanje te ih na taj način jednako zaštitio. To se najbolje vidi i s obzirom na propisanu kaznu koja je ista za oba predmetna kaznena djela.

Ovo kazneno djelo je, s obzirom na počinitelja, opće naravi (*delictum commune*), što znači da ga može počiniti svaka osoba. Što se tiče oblika krivnje, kazneno djelo iz st. 1. i 2. ovoga članka moguće je počiniti s namjerom ili iz nehaja (st. 3.).

Kazneno djelo je dovršeno kada dođe do uništenja, oštećenja, prekida ili nekog drugog onesposobljenja ispravnosti podmorskog kabela ili cjevovoda (st. 1.) odnosno kada dođe do uništenja, oštećenja ili drugog onesposobljenja ispravnosti pratećih objekata, plovila ili naprava ili opreme koja se koristi za postavljanje, popravak ili održavanje podmorskih kabela ili cjevovoda (st. 2.).

4. ZAKLJUČAK

Predmet razmatranja ovog rada bila su četiri kaznena djela u plovidbi - Nepružanje pomoći na moru i unutarnjim vodama (čl. 182. KZ), Neovlašteno odašiljanje (čl. 183. KZ), Zlouporaba međunarodnih telekomunikacijskih znakova (čl. 184. KZ) te Prekid ili

42) Čl. 185. KZ glasi: (1) Tko uništi, ošteti, prekine, preusmjeri ili na drugi način onesposobi ispravnost podmorskog kabela ili cjevovoda koji ispod vodene površine omogućuje telefonsku ili telegrafsku vezu ili protok vode, plina, nafte ili električne energije između dviju ili više država ili između neke države i Arktika ili Antarktika, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina. (2) Kaznom iz stavka 1. ovoga članka kaznit će se tko uništi, ošteti ili na drugi način onesposobi ispravnost pratećih objekata, plovila, naprava ili opreme koji se koriste za postavljanje, popravak ili održavanje podmorskih kabela ili cjevovoda. (3) Tko kazneno djelo iz stavka 1. i 2. ovoga članka počinio iz nehaja, kaznit će se kaznom zatvora od tri mjeseca do tri godine.

43) Bačić, F.; Pavlović, Š: Komentar Kaznenog zakona, Organizator, Zagreb, 2004., str. 665.

oštećenje podmorskih kabela i cjevovoda (čl. 185. KZ). Kao što je već tijekom rada istaknuto, radi se o kaznenim djelima koja se nalaze u glavi XIII. KZ, te uz ostala djela koja su također svrstana u toj glavi, predstavljaju najvažniju cjelinu međunarodnog kaznenog prava u hrvatskom kaznenom zakonodavstvu. Dakle, radi se o kaznenim djelima koja imaju antisocijalni karakter i koja vrijeđaju opće prihvaćena moralna načela pa je stoga radi suzbijanja takvih ponašanja potrebno djelovanje cjelokupne svjetske zajednice. S druge strane treba naglasiti kako temeljne vrijednosti međunarodnog prava sadržane u međunarodnim konvencijama odnosno ugovorima imaju i svoj ustavnopravni temelj. Naime, prema Ustavu Republike Hrvatske (NN br. 56/90, 135/97, 8/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01 i 55/01) svi ugovori koji su zaključeni i potvrđeni u skladu s Ustavom, a potom i objavljeni, čine dio unutarnjeg poretka Republike Hrvatske, a po pravnoj snazi su iznad zakona. To nikako ne može predstavljati ograničenje suvereniteta Republike Hrvatske budući da se samo radi o prihvaćanju temeljnih pravila koja danas vrijede u čitavom demokratskom svijetu.

Za sustav kaznenopravne zaštite pomorske plovidbe posebnu važnost imaju Konvencija o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine i Protokol o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa iz 1988. godine. Isto tako, jednako veliku važnost imaju i Konvencija o otvorenom moru iz 1958. godine, Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine te Međunarodna konvencija o zaštiti života na moru SOLAS iz 1960 godine. Međutim, tek donošenjem Konvencije o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine jasnije su uređene inkriminacije koje se odnose na sigurnost međunarodne pomorske plovidbe te proširen katalog inkriminacija međunarodnog kaznenog prava koji se odnosi na kaznena djela u plovidbi.

U tom smislu je i Republika Hrvatska u svom zakonodavstvu implementirala odredbe međunarodnog prava koje se odnose na sigurnost pomorske plovidbe te na taj način ispunila svoju obvezu prema međunarodnoj zajednici. Dakle, stupanjem na snagu KZ dana 1. siječnja 1998. godine odnosno njegovim kasnijim izmjenama i dopunama, gotovo je isključena mogućnost da neko od tih djela, koje je prema međunarodnom pravu određeno kao kazneno djelo, nije propisano i kao kazneno djelo u našem kaznenom zakonodavstvu. Slijedom toga, osnovano se zaključuje kako su kaznena djela u plovidbi u kaznenom zakonodavstvu Republike Hrvatske u najvećem dijelu cjelovito i sustavno uređena.

5. POPIS LITERATURE

A) UDŽBENICI, KNJIGE, LEKSIKONI

1. Bačić, F; Pavlović, Š: Kazneno pravo, Informator, Zagreb, 2001.
2. Bačić, F; Šeparović, Z: Krivično pravo – posebni dio, IV. izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1992.
3. Carić, A: Osnove krivičnog prava, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split, 1995.
4. Carić, A: Krivično pravo I. svezak – Krivično pravo i Krivični zakon, Sveučilište u Splitu Pravni fakultet, Split, 1995.
5. Grozdanić, V; Škorić, M: Uvod u kazneno pravo – opći dio, Organizator d.o.o., Zagreb, 2009.

6. Horović, S: Posebni dio kaznenog prava Bosne i Hercegovine, Knjiga I, Pravni fakultet Sveučilišta u Mostaru, Mostar, 2009.
7. Horvatić, Ž; Šeparović, Z.: Kazneno pravo – posebni dio, Masmedia, Zagreb, 1999.
8. Horvatić, Ž; Novoselec, P: Kazneno pravo – opći dio, MUP RH, Zagreb 1999.
9. Lazarević, LJ: Krivično pravo – posebni dio, Savremena administracija, Beograd, 1981.
10. Pravni leksikon, grupa autora, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 2007.

B) ZNANSTVENI RADOVI

1. Ibler, V: Podmorski kabeli i naftovodi u međunarodnom pravu, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1961.
2. Pavišić, B: Povijesni razvoj plovidbenog krivičnog prava, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 17., 1979.
3. Pavišić, B: Krivična djela i druge kažnjive radnje u pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 16., 1978.
4. Rukavina, B: Kaznenopravna zaštita podmorskih kabela i cjevovoda u međunarodnim konvencijama i nacionalnom zakonodavstvu, Pomorski zbornik, Rijeka, br. 38., 2000.

C) USTAV I ZAKONI

1. Bačić, F; Pavlović, Š: Komentar Kaznenog zakona, Organizator, Zagreb, 2004.
2. Horvatić, Ž: Novo hrvatsko kazneno pravo, Organizator, Zagreb, 1997.
3. Kazneni zakon (NN br. 110/97, 27/98, 50/00, 129/00, 51/01, 105/04, 84/05, 71/06, 110/07 i 152/08)
4. Komentar krivičnih/kaznenih zakona u Bosni i Hercegovini, grupa autora, Knjiga I., zajednički projekt Vijeća Europe i Europske komisije, Sarajevo, 2005.
5. Osnovni Krivični zakon Republike Hrvatske (NN br. 31/93, 39/93, 108/95, 16/96 i 28/96).
6. Pavišić, B: Kazneni zakon Republike Hrvatske, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Biblioteka zavoda za kaznene znanosti Mošćenice, Rijeka, 2001.
7. Pomorski zakonik (NN br. 181/04, 76/07 i 146/08)
8. Ustav Republike Hrvatske (NN br. 56/90, 135/97, 8/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01 i 55/01)
9. Zakon o elektroničkim medijima (NN 153/09)
10. Zakon o elektroničkim komunikacijama (NN 73/08)
11. Zakon o preuzimanju saveznih zakona u oblastima pomorske i unutarnje plovidbe koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni (NN, br. 53/1991)
12. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (Službeni list SFRJ, br. 22/1977, 13/1982, 30/1985, 80/1989, 29/1990)
13. Zakon o potvrđivanju Konvencije o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. god. i Protokola o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa iz 1988. god. (NN, Međunarodni ugovori, br. 4/2005)

D) OSTALI TEKSTOVI

1. Horvatić, Ž; Cvitanović, L; Novoselec, P: Rječnik kaznenog prava, Masmedia, Zagreb, 2002.
2. Konvencija o izjednačavanju nekih pravila o kazenoj nadležnosti u slučaju sudara i drugih plovidbenih nezgoda iz 1952. godine

3. Konvencija o pravu mora iz 1982. godine (NN, Međunarodni ugovori, br. 9/2000)
4. Konvencija o otvorenom moru iz 1958. godine, Službeni list SFRJ, br. 4/1965.
5. Konvencija o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine i Protokol o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa iz 1988. godine
6. Konvencija o telekomunikacijama iz 1947. godine (Sl. list FNRJ, br. 41/1949)
7. Konvencija o telekomunikacijama iz 1952. (Sl. list FNRJ, br. 2/1955)
8. Konvencija o telekomunikacijama iz 1959 (Sl. list SFRJ, br. 4/1961)
9. Konvencija o zaštiti podmorskih kabela iz 1884.
10. Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974.
11. Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982.
12. Međunarodna radio-telegrafska konvencija iz 1927. (Službene novine, br. 33/1930).
13. Meštrović, M: Krivična djela u zakonu o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi, Magistarski rad, Pravni fakultet u Splitu, 1993.
14. Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji (NN, Međunarodni ugovori, br. 1/1992)
15. Pavišić, B: Krivična djela u plovidbi u zakonodavstvu SFRJ, Doktorska disertacija, Pravni fakultet u Zagrebu, 1981.
16. Primorac, D: Kaznena djela protiv sigurnosti pomorskog prometa, Doktorska disertacija, Pravni fakultet u Zagrebu, 2007.
17. Vidaković-Mukić, M: Opći pravni rječnik, Narodne novine, Zagreb, 2006.
18. Zlatarić, B; Damaška, M: Rječnik krivičnog prava i postupka, Informator, Zagreb, 1977.

SOME OF CRIMINAL OFFENCES AGAINST SECURITY OF MARITIME TRANSPORT IN CROATIAN CRIMINAL LAW SYSTEM

(Article 182 – Article 185 Criminal Act)

Whereas navigation rights belong to the group of transportation rights (road, railway or air), it was of an extreme importance , as it has also been made among other transportation rights, to undertake all dispositive methods in order to ensure maximum security of navigation, especially for reason that navigation is a specific manner of transportation – sui generis. Therefore, the International Community has adopted many Conventions which deal with this issue and Republic of Croatia has not only implemented those principals in her legislation in order to meet the requirements of International Community, but she has also contributed to the preservation of security of people and property in navigation. One of manners to protect the security of navigation is prescribing criminal offences against security of maritime transport. Considering that the International Community gave maximum effort to protect the security of navigation, it is obvious that criminal offences against security of maritime transport do not have only national, but also an international character. For that reason, those criminal offences are implemented in our criminal law system in a part called "Criminal offences against the values protected by international law".