

SLIJEPI PUTNICI I KAZNENA ODGOVORNOST

Dr. sc. Berislav Pavišić,
izvanredni profesor
Pravnog fakulteta u Rijeci

UDK 347.793
Izvorni znanstveni rad
Primljeno: listopada, 1995.

Slijepi putnik ima osobiti faktični i pravni položaj koji se bitno razlikuje od položaja drugih sudionika plovidbenoga pothvata. U kaznenome pravu slijepi putnik je osoba na brodu, podvrgnuta javnopravnim ovlastima zapovjednika broda. Kao počinitelj kaznenoga djela pojavljuje se u skupini inkriminacija delicta communia. U skupini specijalnih kaznenih djela slijepi putnik može biti samo suučesnikom (sudionikom) kaznenoga djela.

Kao objekt kriminalnoga napada slijepi putnik je izjednačen sa svim osobama koje nemaju posebno svojstvo u okvirima plovidbenoga pothvata.

O kaznenopravnome položaju slijepih putnika iznimno je malo znanstvenih istraživanja pa u tom sklopu valja posebice istaknuti krajnju dvojbenu oznaku slijepi putnik u prolog prihvatljivijega, iako nešto zastarjeloga, izraza "provuklica".

1. UVODNE NAPOMENE

Slijepi putnik (provuklica) je osoba koja se krije u prometnome sredstvu nastojeći doputovati u određeno mjesto ili se skloniti u prometnome sredstvu odnosno time ostvariti drugi cilj. Bitno je za slijepoga putnika da **neovlašteno koristi prostor prometnoga sredstva**.

Pomorska plovidba ambijent je stalne prisutnosti slijepih putnika. Sredstva pomorske plovidbe, poglavito brodovi u užem smislu riječi, ali i brodice, su naime, takva da zbog fizičkih svojstava omogućuju: 1. prikladno skrivanje, 2. dulji boravak, 3. fizičku izdvojenost od kopnenoga područja i 4. odlazak iz mjesta dosadašnjega boravka i prijevoz u željeno mjesto ili mjesto slučajnoga prispeća. Za ostvarenje ciljeva ukrcaja slijepoga putnika pomorski je brod vjerojatno najprikladnije sredstvo prometa.¹

¹ Razvoj tehnologije pomorskoga prometa pogoduje korištenju suvremenih brodova u svrhe prikrivenih prijevoza. Naime, vrijeme plovidbe je bitno skraćeno, a multimodalni i drugi vidovi prijevoza proširuju "tehničke" mogućnosti tajnoga ukrcaja.

Prisutnost slijepoga putnika na brodu je ozbiljan problem za sve sudionike plovidbenoga pothvata, poglavito zapovjednika, brodsku posadu i putnike, ali u jedva manjoj mjeri za brodarku, vlasti države zastave broda, domicilne države i državu (ili države) luke uplovljenja.²

Izvorište problema koje izaziva prisutnost slijepoga putnika na brodu leži u složenom spletu okolnosti njegova stvarnog i pravnoga položaja.³

Slijepi putnik je faktični sudionik plovidbenoga pothvata bitno drukčijih značajki od članova posade, putnika, osoba koje se na brodu nalaze povodom obavljanja službene dužnosti ili posla. Svima njima je zajedničko da je njihova prisutnost na brodu uvjetovana stvarnim potrebama i utemeljena na pravnim propisima ustrojenim i time valjanim razlozima.

Nasuprot tome, slijepi putnik je među sudionicima plovidbe strani subjekt, extraneus, neželjen, često destruktivni sastojak sustava pravno ustrojenih odnosa na brodu.⁴

Trajno prisutan, u suvremenim prilikama vrlo aktualan problem slijepih putnika u pomorskoj plovidbi još je uvijek izvan središta pozornosti znanstvenika i zakonodavstava velikog broja zemalja. Tek se u manjem broju država s razvijenom pomorskom plovidbom i odgovaraju im pravnim sustavom susreću rijetke odredbe koje uglavnom uređuju pojedine aspekte pravnoga režima slijepih putnika.⁵ Cjelovita uređenja u dostupnom uporednom zakonodavstvu nema. Nema ni sustavne, teorijske obrade toga kompleksa u stručnoj literaturi. To jednako vrijedi u odnosu na nepostojanje cjelovitih poredbenih istraživanja neophodnih za izvođenje znanstvenih zaključaka i stvaranje praktičnih naputaka zapovjednicima pomorskih brodova i drugim subjektima pomorske plovidbe o pristupu brojnim i raznovrsnim praktičnim problemima.

Složenost problema povezanih s položajem slijepih putnika je posebice aktualna **u međunarodnoj** pomorskoj plovidbi.

Općenito, sudjelovanje slijepoga putnika u plovidbi znači povredu poretka odnosa u plovidbi a u pojedinim sustavima i kazneno djelo.⁶ Ta je pojava svojim razmjerima nadmašila druge, teže, vidove pomorske delinkvencije

2 Chaveau, P, *Traité de Droit Maritime*, Paris, 1958, 576.

3 Usp. Rodière, R, *Droit Maritime*, 8-e ed. Paris, 1979, 389.

4 Jarvis, M, R, Rusting in drydock: stowaways, shipowners and the administrative penalty provision of INA Section 273 (d) *Tulane Maritime Law Journal* 1988. 26.

5 U pravilu riječ je o upravnim propisima koji poglavito uređuju useljenička pitanja. V. Ort, A, B, *International and U. S. Obligation toward Stowaway Asylum*, *University of Pennsylvania Law Review*, XI/1994, 256.

6 Kao što će pokazati daljnje izlaganje tajno ukradanje je rijetko kazneno djelo u užem smislu riječi. U pravilu riječ je o tipu kaznenoga neprava mala prohibita, predviđenom kao prekršaj, za razliku od najtežih pomorskih zločina koji su mala in se. V. Pavišić, B, *Osnovni krivični zakon Republike Hrvatske*, Zagreb, 1993, 29.

(piratstvo, barateriju, terorističke napade, krijumčarenje droge, oružja, arheologijskoga blaga). Ipak valja istaknuti da to postupanje u izvornom, temeljnom obliku, (osim rijetkih zemalja), nema težinu kaznenoga djela kao kriminalnoga neprava, djela koje je zlo samo po sebi.⁷ U pravilu tu je riječ o lakšem vidu kaznenoga neprava (prekršaju, prijestupu ili tome odgovarajućoj kategoriji djela u sustavima s više kategorija kaznenih djela).

Problem slijepih putnika nipošto **nije isključivo ni primarno problem kaznenoga prava**. Tu su mnogo značajnija i u odnosu na kazneno pravo prioritetna pitanja upravnog, imovinskog, radnog i drugih grana prava. Danas, sve više u prvi plan izbija problem zaštite temeljnih ljudskih prava te kategoriju subjekata.

Netom izloženo međutim, nikako ne umanjuje važnost razmatranja položaja slijepih putnika u odnosima uređenim kaznenim pravom. Tu se naime, problemi položaja slijepoga putnika, njegovih odnosa s drugim sudionicima plovidbe i drugim subjektima do krajnosti zaoštravaju. Zato nema nikakve dvojbe u neophodnost istraživanja toga područja.

Iako krajnje aktualna, sa stajališta poretka odnosa itekako značajna, prisutnost slijepih putnika u pomorskoj plovidbi još uvijek nije predmet uređenja sustava međunarodnih normi. U poredbenom zakonodavstvu postoje tek necjelovite, podrijetlom starije i nerijetko, neprikladne odredbe. Ili još češće, šutnja zakonodavca. No, problem je već ranije uočen. Štoviše, učinjen je i pokušaj da se barem temeljna pitanja riješe i na međunarodnoj razini.

Nastojanje u opisanom smislu je **International Convention relating to Stowaways (Bruxelles, 10. listopada 1957.)**.⁸ Ona međutim, do danas nije stupila na snagu. Za praktično ostvarenje njenih rješenja očigledno još uvijek nisu sazreli vrlo važni gospodarski i politički uvjeti. To je potvrda složenosti problema slijepih putnika u pomorskoj plovidbi.

U hrvatskoj, inače vrlo razvijenoj pomorskopravnoj doktrini, o slijepim putnicima ima vrlo malo izvora. Osim enciklopedijskih natuknica (Šuc⁹ Grabovac¹⁰) udžbeničke obrade (Jakaša¹¹), tek je jedan jedini članak posebno posvećen (poglavito imovinsko) pravnom položaju slijepih putnika (Grabovac¹²).

7 Tajno ukrcanje se najčešće ni ne spominje kao posebni tip pomorskoga kaznenoga djela. V. primjerice De Vincentis, C, Polizia della navigazione, Noviss. Dig. It. v. XIII. 223; Contravvenzioni marittime ed aeronautiche, Noviss. Dig. It. v. IV, 703; Rivello, P, P, Disciplina della navigazione, Dig. It. v.III. 123.

8 Usp. Singh, N, British Shipping Laws, London, 1963. 1064; Hopkins, N, F, Business and Law for the Shipmaster, Glasgow, 1974, 231.

9 V. natuknicu u Pomorskoj enciklopediji, II. izd. sv. 1. 634 (V. Brajković) i sv. 7. 381.

10 Grabovac, I, Pravni položaj slijepog putnika na brodu, Pravna misao, 1-2, 1985.

11 Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979. 284.

12 Grabovac, loc. cit.

Važeće hrvatsko zakonodavstvo nema o slijepim putnicima nikakvih propisa. Oni se kao subjekti na koje se primjenjuje hrvatsko zakonodavstvo pojavljuju posredno, u drugim ulogama i to u prvome redu počinitelja zabranjenih djela (primjerice počinitelja prekršaja propisa o granici¹³, carinskih propisa, reda u lukama i slično).

Lapidarni osvrt na postojeće legislativno stanje ukazuje na potrebu poduzimanja temeljitih, cjelovitih znanstvenih istraživanja. U njima bi kompleks problema slijepih putnika valjalo istražiti multidisciplinarno i interdisciplinarno, kao problem hrvatskoga pomorstva, ali i poredbeno, čak na svjetskoj razini, kod čega teorijska ispitivanja valja postaviti tako da njihovi rezultati mogu postati putokazom za ustrojavanje odgovarajućih pravila i osnovom za praktično djelovanje sudionika pomorske plovidbe. Za sve to je nužan preduvjet temeljito poznavanje pojave o kojoj je riječ. O njoj su saznanja još uvijek nedostatna, puna iracionalnih stajališta, pojedinačnih iskustava izdignutih na razinu opće istine i slično.

U okviru tih, budućih nastojanja određenu važnost imaju i pitanja kaznenoga prava. Iako je riječ o rubnom području problema, njegova važnost se nipošto ne može podcijeniti.

2. AKTUALNOST PROBLEMA PRISUTNOSTI SLIJEPIH PUTNIKA U POMORSKOJ PLOVIDBI

Službenim statističkim podacima o broju slijepih putnika u pomorskoj plovidbi valja zbog naravi pojave pribrojiti mnogostruko veću tamnu brojku. Tada postaje jasna ozbiljnost problema u nacionalnim i međunarodnim razmjerima. Masovnost broja slijepih putnika, nejednaka regionalna rasprostranjenost, složeni problemi koji izviru iz toga, ukazuju da je pravno uređenje odnosa nastalih sudjelovanjem slijepih putnika tek krajnje sredstvo, ultima ratio, nastojanja za suzbijanjem te pojave. To posebice vrijedi za onaj dio pravnih propisa koji je namjenjen represivnim mjerama društva od kojih se očekuju učinci koji u pravilu nadmašuju njihove stvarne mogućnosti.

Osim globalnih ili barem tipičnih značajki, u pojedinim je područjima sudjelovanje slijepih putnika obilježeno značajnim posebnostima. To se u prvome redu odnosi na etiologiju, uzroke zbog kojih dolazi do same pojave, ali i na njenu fenomenologiju, dinamiku i razmjere.

Uzroci pojave slijepih putnika su raznovrsni, složeni. Njih se radi veće preglednosti može razvrstati u četiri kategorije: 1. ekonomski, 2. socijalni, 3. kriminalni i 4. ostali razlozi.

¹³ V. primjerice Zakon o nadzoru državne granice, Narodne novine br. 9/1993.

Praktički najveću važnost ima prva kategorija uzroka jer uključuje najveći broj pojava slijepih putnika. U tu kategoriju ulaze međusobno različite skupine uzroka: nezaposlenost, niski standard, nemogućnost zadovoljavanja životnih potreba ili postizanja boljitka, ograničenja u zapošljavanju i drugo.

Kao socijalni uzroci djeluju: 1. politički razlozi: diskriminacija na osnovi spola, rasne, etničke, religiozne, ideologijske pripadnosti, političkoga opredjeljenja (disidenti), bjegovi pred oružanim sukobima i socijalnim nemirima, (izbjeglice, prognanici), vojno dezerterstvo i slične okolnosti; 2. socijalne prilike u užem smislu riječi: odnosi u obitelji, užoj životnoj okolini, nemogućnost postizanja društvenih ciljeva i ostvarenja potreba, radi školovanja, usavršavanja, zasnivanja obitelji i drugo.

Uzroci kriminalne naravi su brojni. Važnošću se ističu: a) bijegovi pred kaznenim progonom "pred zakonom", b) bijegovi osuđenika, c) bijegovi pred suučesnicima, d) bijegovi potencijalnih žrtava pred zločinom, e) bijegovi od sudjelovanja u kaznenome postupku u svojstvu svjedoka, f) fingirani i drugi bijegovi s kriminalnom osnovom, g) prikriiveni prijevozi u okviru ostvarenja kaznenoga djela itd.

Ostali razlozi uključuju: a) avanturizam (poglavito mladeži) i b) ostale raznovrsne pojedinačne uzroke (psihosomatske, slučajne, prigodne i druge čimbenike).

U dosadašnjim je navodima više puta istaknuta ozbiljnost problema pojava slijepih putnika u pomorskoj plovidbi. Bez obzira da li se konkretno sudjelovanje slijepoga putnika ukazuje kao kriminalni akt, administrativni prekršaj, ili ostaje u okvirima stegovnih povreda, izvjestan je njegov negativni utjecaj na sustav odnosa u plovidbi.

Prisutnost slijepoga putnika u prvome redu negativno utječe na red, poredak odnosa na brodu. Slijepi putnik je strani, neželjeni, vanjski subjekt izvan hijerarhijske strukture sustava odnosa na brodu, njegov entropijski moment. On tako postaje izvorištem mogućih sukoba unutar broda, izvan broda u prostoru plovnoga puta, luke, sidrišta itd. Ti se sukobi izražavaju i u sferi pojava kaznenih djela.

Slijepi putnik naime, pojavljuje se kao počinitelj kaznenoga djela, njegova žrtva ili sudionik u pojavi djela u nekoj drugoj ulozi. Strukturno, odnos slijepoga putnika može biti zakonsko biće djela, njegov povod, okolnost koja ulazi u strukturu zakonskih obilježja djela ili je njegovo prateće obilježje. Prisutnost slijepoga putnika u pojavama kaznenih djela s međunarodnim obilježjem, odražava se na odnose s domicilnom državom slijepoga putnika, državom zastave broda, lokalnim vlastima, brodarom, trećom državom.

Sudjelovanje slijepoga putnika u plovidbenom pothvatu najvažnije je za dvije temeljne kategorije plovidbenih kaznenih djela.¹⁴

¹⁴ Za klasifikaciju plovidbenih kaznenih djela v. Pavišić, B, Pojam krivičnog djela u plovidbi, Pomorski zbornik, knj. 23/1985. 579.

Slijepi putnik potencijalni je izvor ugrožavanja sigurnosti plovidbe.¹⁵ Sudjelovanje slijepoga putnika u plovidbenom pothvatu u pravilu umanjuje stupanj sigurnosti plovidbe, a ponekad njegovi akti izazivaju konkretnu pogibelj.

Drugo, za kazneno pravo važno područje je poredak odnosa, (red) u plovidbi. Prisutnost slijepoga putnika nužno uvodi u brodsku zajednicu novi subjekt koji je izvan hijerarhijskoga sustava odnosa na brodu. Slijepi putnik nije planiran sudionik brodske zajednice, on svoje mjesto iznudažuje fizičkom prisutnošću na brodu. Već to znači povredu poretka odnosa, nerijetko situaciju sukoba iz kojega vrlo lako nastaje kazneno djelo.¹⁶

3. POSEBNE ZNAČAJKE SLIJEPOGA PUTNIKA KAO SUDIONIKA POMORSKE PLOVIDBE

Položaj slijepoga putnika u pomorskoj plovidbi uvjetuje cio niz raznovrsnih čimbenika. Oni se u grubom mogu podijeliti na dvije skupine: a) čimbenike uvjetovane stvarnim značajkama pomorske plovidbe i b) čimbenike uvjetovane vrstom odnosa u koje stupa slijepi putnik.

Stvarne značajke pomorske plovidbe koje su odlučne za ispitivanje problema prisutnosti slijepih putnika su: a) prirodni ambijent pomorske plovidbe, b) brod kao fizički prostor i kibernetički sustav i c) sudionici plovidbenoga pothvata i to: 1. brodska zajednica i 2. subjekti pomorske plovidbe izvan broda.

Prirodni ambijent plovidbe obilježen je trajnom dinamikom nosivoga (vodena masa) i okolinskoga medija (zraka). Nije prikladan za preživljavanje čovjeka izvan sredstava plovidbe. To je posebno važno za položaj slijepoga putnika.¹⁷

Pomorski brod je u prvome redu fizički izdvojen dio prostora, složen tehnološki i kibernetički i komunikacijski sustav. Njegove konstruktivne osobine su takve da je prikladan za fizičko prikrivanje bilo u strukturi, bilo u teretu koji prevozi, ali i za dulji prikriveni boravak takve osobe. U

¹⁵ To slijedi iz okolnosti da se on najčešće ukrcava na način koji je pogibeljan, da boravi u prostoru broda koji nije prikladan za siguran boravak ljudi i da sam njegov boravak u tim prostorima može izazivati opasnost za brod i osobe na njemu.

¹⁶ Tako složenom spletu okolnosti koje obilježavaju pojavu sudjelovanja, točnije uključivanja slijepoga putnika u plovidbeni pothvat, priličilo bi odgovarajuće cjelovito i koherentno pravno uređenje. Njega, kako je već uvodno istaknuto, nema u pretežitom broju nacionalnih sustava, a posebice je značajan nedostatak međunarodnoga sustava odgovarajućih odredbi. Da bi se u budućnosti postigao cilj donošenja cjelovitoga nacionalnog sustava pravnih propisa o slijepim putnicima i općeprihvatljivih međunarodnih pravila, valja istražiti sve okolnosti koje su bitne za izradu takvih pravila u pojedinim pravnim područjima. To u prvome redu pretpostavlja istraživanje razmjera i strukture pojave slijepih putnika u pomorskoj plovidbi.

¹⁷ Naime, tijekom plovidbe nije moguće iskrcavanje slijepoga putnika na drugi način osim na drugo sredstvo plovidbe ili na kopno.

nacionalnoj ali još više u međunarodnoj plovidbi brod ima vrlo naglašenu samostalnost, u stanovitom smislu pravnu osobnost. Ona se proteže i na osobe koje tvore brodsku zajednicu.

Sudionici pomorske plovidbe tvore raznovrsnu skupinu osoba. U međunarodnoj plovidbi vrlo je važno međunarodno obilježje ili inozemni sastojak koji može biti povezan s državnom pripadnošću broda, državljanstvom osobe, brodarara itd. Sastojak inozemnosti je općenito bitna okolnost za pravni režim pravnih odnosa u plovidbi.

Među sudionicima plovidbe u prvome redu je važna skupina osoba koja tvori brodsku zajednicu. To su članovi posade broda, zapovjednik, putnici i sve druge osobe na brodu.

Posadom i svim drugim osobama na brodu zapovijeda zapovjednik. On je odgovoran za sigurnost broda i red na brodu i, u granicama određenim zakonom vrši javna ovlaštenja na brodu i zastupa brodarara. Brodska zajednica je dakle bitno obilježena pravom zapovjedanja u odnosu na sve osobe na brodu bez obzira na to u kojemu se svojstvu one tu nalaze.

U tom sklopu u odnosu na slijepoga putnika posebice su značajne javnopravne ovlasti zapovjednika (kao posebnoga upravnoga subjekta, policijskoga službenika iz nužde i dr).

Subjekti pomorske plovidbe izvan broda su raznovrsne osobe među kojima je za predmetni prikaz posebice značajna skupina službenika lučke vlasti, policije, carine, brodarara, agenata, lučkih radnika itd.

Bitna značajka slijepoga putnika je **način na koji se on uključuje u plovidbeni pothvat**. Naime, za razliku od drugih sudionika on to ostvaruje **tajno i bez pravne osnove**. U toj bitnoj okolnosti leži razlika između slijepoga putnika i drugih članova brodske zajednice iako on kao i oni fizički sudjeluje u plovidbenom pothvatu.

Prisutnost slijepoga putnika na brodu tijekom plovidbe može ostati **neotkrivena**, okolnost nepoznata zapovjedniku i posadi broda. U takvu primjeru slijepi putnik nije ni uspostavio odnose s članovima posade, zapovjednikom, putnicima. Njegova prisutnost će u takvoj situaciji proći neopaženo ili će se za nju saznati u slučaju izvanrednih okolnosti (primjerice pogibelji u kojoj nastrada slijepi putnik i slično).

Naprotiv, prisutnost slijepoga putnika se mnogo češće **otkriva** tijekom plovidbe (tako što se slijepi putnik sam pojavi, ili ga otkrije posada, ili je njegova prisutnost naknadno javljena s kopna itd). U tome slučaju je stvarni položaj slijepoga putnika znatno drukčiji što je važno i za pravni režim kojemu je podvrgnut.

Otkriveni slijepi putnik dobiva **status osobe na brodu** (ili status putnika u javnopravnom smislu). On se podvrgava vlasti zapovjednika broda.

Zapovjednik broda, u zavisnosti o nacionalnim propisima može odrediti posebne mjere spram slijepoga putnika.

U istom smislu postoje upute i preporuke broдача i osiguravateljnih tvrtki. **Valja međutim, upozoriti da sve što zapovjednik broда poduzima na osnovi javnopravnih ovlasti može i mora biti utemeljeno isključivo na važećim međunarodnim ili nacionalnim propisima (dakle na ratificiranim međunarodnim ugovorima koji su stupili na snagu i unutar njem zakonodavstvu države zastave broда).** To bez ikakve iznimke vrijedi i za mjere poduzete spram slijepoga putnika.¹⁸

Posebno složena pitanja u odnosima otkrivenoga slijepoga putnika nastaju, osim u vezi s njegovom prehranom, smještajem, mogućim obvezama izvršenja određenoga posla u redovnim prilikama i izvanrednim situacijama, u situaciji postupaka koji povređuju red na brodu, znače ostvarenje kaznenoga djela, izazivaju štetu na brodu i njegovim pripadnostima, drugim osobama, ili nanose štetu samome slijepome putniku itd. O tome se u temeljnim naznakama govori u sljedećem odjeljku.

4. OPĆE ZNAČAJKE KAZNENOPRAVNOGA REŽIMA SLIJEPOGA PUTNIKA

a) Pravni režim koji se primjenjuje na slijepe putnike tvore dvije vrste odredaba. U prvoj su odredbe javnoga, a u drugoj privatnoga prava. Najvažnija značajka cjeline pravnoga uređenja u domaćem i međunarodnom pravu je nedostatnost, čak nepostojanje odgovarajućeg uređenja posebno ustrojenoga za odnose nastale u vezi sa slijepim putnicima. Na pravne odnose koji su nastali sudjelovanjem slijepoga putnika primjenjuju se ili opća pravila koja vrijede za sve osobe na brodu (to je poglavito slučaj u prostoru javnopravnih odnosa) ili analogno pravila koja vrijede za druge osobe (to se odnosi na druga pravna područja).

Javnopravni režim kojemu su podvrgnuti slijepi putnici je složen. Njega tvore odredbe **pomorskoga upravnoga prava** o posadi broда, putnicima, javnopravnim ovlastima zapovjednika, redu na brodu i u plovidbi, redu u lukama.

Zatim po važnosti dolaze odredbe propisa o nadzoru državne granice, boravku, useljenju, carinskome nadzoru, putnim ispravama, dakle odredbe **posebnih područja upravnoga prava**.

b) Privatnopravni režim tvore odredbe **radnoga prava** (koje jednim dijelom imaju javnopravne značajke). Zatim dolaze odredbe **imovinskoga prava** u prvome redu one o izvanugovornim obvezama, odgovornosti za štetu nanесenu broдарu, osobama na brodu, slijepome putniku i drugim

¹⁸ Zato je vrijednost ranije spomenutih preporuka neдржавnih tijela vrlo uvjetna.

osobama.

c) Konačno, tu je vrlo važno područje **kaznenoga prava u širem smislu riječi** koje uključuje pravila međunarodnoga kaznenoga prava (primjerice o kaznenoj vlasti i sudbenosti za kaznena djela ostvarena na brodu) i odredbe unutarnjega zakonodavstva države zastave broda i drugih država (ako za to postoje uvjeti).¹⁹ O njemu se govori u nastavku izlaganja.

(Kazneno)pravni režim slijepih putnika s obzirom na **vrijeme** uključuje dvije vrste pravnih odnosa: a) odnose za vrijeme boravka slijepoga putnika na brodu i b) odnose koji slijede iza toga ukoliko su u uzročnome odnosu s prethodnim stadijem.

S obzirom na **prostor** ti se odnosi mogu ostvarivati na (i u) brodu, dok je brod u teritorijalnom moru države čiju zastavu vije, zatim u prostoru otvorenoga mora, teritorijalnom moru druge države, domaćoj ili stranoj luci, sidrištu itd. To je posebno važno za državnu (primjerice kaznenu) vlast i sudbenost.²⁰

Nedostatnost posebnih pravnih propisa za slijepe putnike koja je uočljiva u domaćem i poredbenom pravu okolnost je koja takve osobe dovodi u vrlo nepovoljan položaj.

Slijepi putnik se apriorno, čak i bez obzira na konkretno zakonodavstvo smatra delinkventom. On to u nekom smislu i jest. Sukladno tome već se na brodu prema otkrivenome slijepom putniku poduzimaju stvarne mjere koje su poglavito usmjerene: a) na ograničenje slobode njegova kretanja na brodu, b) onemogućavanje kontakta s posadom i putnicima, c) privremeno oduzimanje stvari i osobnih isprava, d) utvrđivanje identiteta, e) izvještavanje broдача i vlasti države zastave broda i f) provođenja posebnoga režima smještaja, prehrane i eventualnoga uvođenja posebnih obveza obavljanja određenih poslova. Pozitivna pomorska zakonodavstva te mjere uglavnom uređuju općenito u okviru ovlaštenja zapovjednika na održavanje reda na brodu.²¹

U određenom broju zakonodavstava sam čin ukrcaja slijepoga putnika je predviđen kao kazneno djelo (primjerice čl. 74. francuskoga Code disciplinaire et penal de la marine marchande iz 1926. a istovjetno i istoimeni belgijski propis).²² U takvim se primjerima redovito kažnjava i

¹⁹ Usp. Pavišić, OKZRH, 143.

²⁰ V. Pavišić, B, Odredbe dvostranih sporazuma o kaznenoj sudbenosti obalne države za djela izvršena na stranom brodu, Pomorski zbornik, knj. 29/1991; Kaznenopravni režim morske luke, Pomorski zbornik, knj. 31/1993.

²¹ V. Pavišić, B, Krivično djelo izvršeno na brodu i radnje zapovjednika broda radi pozivanja učinioca na odgovornost i utvrđivanja okolnosti pod kojima je djelo učinjeno, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 1-2/1984.

²² Usp. Latour, N, Du droit disciplinaire et pénal de la marine marchande, Paris, 1957, 146.

suučesnička djelatnost članova posade ili trećih osoba (engleski Merchant Shipping Act iz 1894. koji ovdje operira s široko utemeljenom koncepcijom ustanove conspiracy anglosaksonskog prava). Kao kazneno djelo članova posade i zapovjednika predviđa se ukrcavanje ili pomaganje ukrcaja slijepih putnika (čl. 1101. i dr. talijanskoga Codice della navigazione marittima ed aerea).

Osim tih odredaba koje predviđaju kaznenu sankciju za postupanja koja se sastoje u samoj djelatnosti slijepoga putnika (ukrcaju na brod), slijepi putnik se pojavljuje kao mogući počinitelj kaznenoga djela usmjerenoga protiv osoba i stvari na brodu (primjerice protiv zapovjednika ili člana posade, odnosno putnika), protiv sigurnosti plovidbe ili protiv reda na brodu (pokušaj preuzimanja nadzora nad brodom, pomaganje pobunjenoj posadi, pridruživanje aktu piratstva ili pomorskoga terorizma i slično), zatim kao počinitelj akta kojim se zagađuje morski okoliš ili oštećuju druge vrijednosti. Kakav je pravni položaj slijepoga putnika u pojedinim slučajevima rečenih i drugih kaznenih djela?

Svojestvo slijepoga putnika nije izričito predviđeno kao sastojak niti jednoga kaznenoga djela hrvatskoga zakonodavstva. Takvih delicta propria nema.

Istodobno, slijepi putnik ne može biti počiniteljem niti jednoga kaznenoga djela za koje se traži posebno svojstvo (primjerice zapovjednika broda ili člana posade). Njegovo sudjelovanje u takvu djelu može biti samo sudioništvo (suučesništvo).

Za kaznena djela u kojima se kao počinitelj pojavljuje **osoba na brodu** slijepi putnik ima svojstvo počinitelja (primjerice za piratstvo). To je kao što će pokazati daljnje izlaganje, vrlo važno, jer u takvu primjeru zakonodavac uzima za osnovu samo stvarnu okolnost boravka osobe na brodu bez obzira na njenu pravnu utemeljenost.

Osim aktivne uloge u kaznenome djelu slijepi putnik je nerijetko pasivni subjekt prema kojemu se ostvaruje kazneno djelo. Problem koji se može smatrati vrlo aktualnim su u prvom redu stvarne ali i fingirane situacije u kojima se slijepi putnik pojavljuje kao **žrtva kaznenoga djela**. Upravo je to jedan od momenata koji krajnje jasno ukazuje na neophodnost donošenja odgovarajućih cjelovitih pravnih propisa na nacionalnoj i međunarodnoj razini.

Kao "uljez" u sustav odnosa na brodu, slijepi putnik je potencijalni objekt kriminalnih akata u prvome redu članova posade i zapovjednika. Oni se mogu ostvarivati u vrlo širokome rasponu od prilično beznačajnih ponižavajućih postupaka kojima se vrijeđa ljudsko dostojanstvo, do najtežih napada usmjerenih na život i tijelo slijepoga putnika o čemu svjedoče brojni primjeri krajnje okrutnih postupaka nekih posada prema slijepim putnicima.

Slijepi putnik nerijetko fingira ulogu žrtve kaznenoga djela koristeći u kasnijem postupku položaj oštećenika kao sredstvo za postizanje dvostrukoga cilja: nadoknade štete od okrivljenika (relativno dobrostojećih zapovjednika i članova posade ili broдача) i uvećanja izgleda na mogućnost ostajanja u državi u kojoj je postupak vođen (kao sudski osvjedočena žrtva povrede temeljnih ljudskih prava).

Međutim u brojnim se situacijama javljaju i neka druga "vanjska" pitanja. To su primjerice pojave uplitanja u kaznene postupke, utjecaja iracionalnih momenata, "ubrzanih" postupaka u kojima valja "djelotvorno" zaštititi "bespomoćne slijepce putnike od samovolje i grubosti brodske posade" ili naprotiv što prije sankcionirati te "opasne počinitelje" poduprijeti mjerama kaznenoga prava imigracijsku politiku itd. Nije nevažno niti djelovanje takvih čimbenika kakvi su rasna, etnička ili religiozna pripadnost, politički odnosi među državama i slično. Rezultati su neprimjereno stroge ili pretjerano blage kazne, poteškoće oko vođenja postupka itd.

Kaznenopravni režim koji vrijedi za slijepce putnike je poglavito režim države zastave broда prema kojemu se uređuju posebice: a) državna kaznena vlast i (preliminarna) kvalifikacija kaznenoga djela, b) postupovne ovlasti zapovjednika broда na poduzimanje hitnih radnji u slučaju počinjenja kaznenoga djela na broду, c) postupak s počiniteljem i drugim sudionicima kaznenoga djela.

To je primarna osnova kaznenopravnoga režima u svim slučajevima u kojima je kazneno djelo počinjeno na otvorenome moru, ali polazno pravilo i u slučajevima kad je kazneno djelo počinjeno na stranom broду u neškodljivom prolasku teritorijalnim morem obalne države ukoliko se ne radi o kaznenom djelu koje je izričito predviđeno u međunarodnom multilateralnom (primjerice čl. 27. Konvencije UN o pravu mora) ili bilateralnom sporazumu države zastave broда i obalne države.²³

Za kaznena djela slijepih putnika, ili na njihovu štetu, koja su počinjena na broду koji se nalazi u teritorijalnom moru strane države ali nije u neškodljivome prolasku, kao i na takvome broду u luci strane države, kaznenopravni režim uređuju poglavito propisi obalne države (jer je djelo počinjeno na njenome teritoriju), dvostrani sporazumi (posebice konzularne konvencije i ugovori o trgovini i plovidbi) ali praksa država ide uglavnom za nastojanjem da se obalna država ne upliće u one događaje na broду koji ne remete mir i red u luci ili teritorijalnom moru, u kojima nisu sudjelovali državljani obalne države ili treće osobe, koji nisu svojim učincima "izašli izvan broда" i gdje zapovjednik ili konzul obalne države nisu tražili intervenciju vlasti obalne države.²⁴

23 V. Pavišić, B. Kaznena sudbenost obalne države za djela počinjena na stranom broду u neškodljivom prolasku teritorijalnim morem, Uporedno pomorsko pravo, 1 - 4/1994.

24 Usp. Pavišić, Odredbe, loc. cit.

U pojavama kaznenih djela ostvarenih na brodu slijepi putnik ima status **osobe na brodu**. U tom je smislu izjednačen kao počinitelj s članovima posade u svim slučajevima u kojima se za počinitelja ne traži posebno svojstvo (opća kaznena djela, pomorski terorizam i mnogi drugi pomorski delikti) ili dostaje svojstvo osobe na brodu (piratstvo).

Položaj slijepih putnika u luci uplovljenja je jedno od vrlo značajnih pitanja povezano s nizom posebnih okolnosti među kojima valja istaknuti najtipičnije: a) da li je slijepi putnik sudjelovao u kaznenome djelu ili ne (osim ako ukrcaje samo po sebi ne predstavlja kazneno djelo), b) da li je protiv njega pokrenut kazneni postupak, c) da li je protiv njega u tijeku kazneni postupak u državi luke ili u trećoj državi, d) ima li osnova za vjerojatnost da će u državi luke slijepi putnik biti progonjen za svoja ideologijska, politička, religijska uvjerenja, e) da li je vjerojatno da će od države luke biti predan trećoj državi u kojoj postoji takva pogibelj itd. To su problemi koji imaju odlučnu važnost za rješavanje pitanja kaznene sudbenosti, (jurisdikcije) i posebice spriječavanja da se predaja slijepoga putnika vlastima države luke ne pretvori u prikriveno izručenje za neka druga kaznena djela za koja je u tijeku progon u toj ili nekoj trećoj državi.

Položaj slijepoga putnika ne bi smio biti osnovom za prikrivenu ekstradiciju, ili deportaciju posebno ako su u pitanju bijegovi slijepih putnika iz političkih razloga.²⁵

U postojećim prilikama međutim, ozbiljnih zapreka za takvu praksu nema. Nastojanje zapovjednika i posade broda da se pod svaku cijenu riješe slijepoga putnika zasigurno nije okolnost koja pogoduje uvećanju jamstva za očuvanje njegovih prava niti u parapostupovnoj aktivnosti na brodu, niti u eventualnom kasnijem kaznenom postupku.

Dakle, upravo u području kaznenopravnoga režima slijepih putnika do kraja je zaoštren akutni problem zaštite ljudskih prava u prvome redu slijepih putnika, ali i članova posade u slučaju incidenata na štetu slijepih putnika. To je problem koji se uz ostalo nastojalo riješiti uvodno citiranom konvencijom iz 1957. Budući da ona nije stupila na snagu, za sva ta pitanja mjerodavni su nacionalni i eventualno postojeći dvostrani sporazumi među pojedinim državama.

Upravo opisano stanje pravnoga uređenja posebice aktualizira probleme koji su povezani s osnovnim načelima povezanim uz međunarodnu kaznenopravnu suradnju. To su primjerice načelo identiteta norme (dvostruke kažnjivosti) čija se važnost u prvom redu izražava posredstvom razlika u **predviđanju djela prikrivenoga ukrcaja kao kaznenoga djela** (i posebice određivanja vrste, težine, kaznenoga neprava), zatim već spomenuti

²⁵ Ort, op. cit.; Wille, J, Die Verfolgung strafbarer Handlungen an Bord von Schiffen und Luftfahrzeugen, Berlin, 1974, 73.

problem specijalnosti kod eventualne ekstradicije i mnogi drugi. U tome pogledu situacija de lege lata je takva da su za to mjerodavni poglavito nacionalni propisi.²⁶

Posebni problem predstavljaju *slučajevi slijepih putnika na brodovima jeftinih zastava* (što je vrlo značajno i za hrvatsku trgovačku mornaricu s obzirom da značajan dio brodova hrvatskih tvrtki plovi pod takvim zastavama). U takvu slučaju bi poglavito valjalo primjenjivati propise države zastave broda koje hrvatski zapovjednici u pojedinostima niti ne poznaju.

Netom izloženo ukazuje da je cio niz pitanja otvoren i to kako na legislativnoj, tako posebice na praktičnoj razini.

5. UMJESTO ZAKLJUČKA: OSVRT NA AKTUALNO HRVATSKO ZAKONODAVSTVO

Temeljna značajka hrvatskoga zakonodavstva (koja je bila obilježjem i u bivšoj državnoj zajednici), jest nepostojanje posebnih odredaba o slijepim putnicima. O njima nema ni spomena u Pomorskome zakoniku, ali niti u nizu drugih izvora poput primjerice novih propisa o nadzoru državne granice itd.

Za rješavanje praktičnih pitanja položaja slijepih putnika važan je veći broj zakonskih propisa. To su primjerice čl. 5. t. 27. Pomorskoga zakonika (opći pojam putnika posebice važan za javnopravni aspekt problema) zatim odredbe o posadi broda i ovlaštenjima zapovjednika (dio četvrti Glava VIII Pomorskoga zakonika), a za privatnopravne aspekte odredbe dijela sedmoga i osmoga iste kodifikacije.

U mjeri u kojoj je nedostatno hrvatsko zakonodavstvo, nema ni odgovarajućih znanstvenih istraživanja problema povezanih sa slijepim putnicima. U tom smislu valja usmjeriti buduća nastojanja o čemu je već bilo riječi u uvodu pregleda a u koju svrhu je pripremljen i predmetni tekst.

²⁶ Valja upozoriti i na probleme praktične naravi koji se sastoje u tome da zapovjednici brodova ali i službenici lučkih vlasti u mnogim primjerima ne poznaju osnove ustroja kaznene vlasti i sudbenosti, pa tako niti ne dolazi do primjene odgovarajućih odredaba jer se niti u onim slučajevima kad su za to ispunjeni zakonski uvjeti, ne uključuju tijela sudbene vlasti.

Résumé

PASSAGERS CLANDESTINS ET LA RESPONSABILITÉ PÉNAL

Le passager clandestin est une personne qui embarque sur un navire sans l'autorisation de l'armateur. Pour les passagers clandestins le navire est théâtre ou instrument de l'infraction ou l'élément d'étranéité est très important pour la pouvoir repressif et la compétence.