

Dr. sc. Ivo Grabovac, professor emeritus
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu

PIRATSTVO – SUVREMENA PRIJETNJA SIGURNOSTI PLOVIDBE I DOGAĐAJ KOJI UTJEČE NA ODGOVORNOST POMORSKOG PRIJEVOZNIKA U PRIJEVOZU STVARI

UDK: 341.362.1

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: ožujak 2011.

Piratska djela u suvremenom svjetskom brodarstvu u znatnom su porastu i predstavljaju veliku opasnost za sigurnost pomorske plovidbe, za imovinu i ljudske živote. Veoma je aktualna raščlamba pravnog učinka piraterije (morskog razbojništva). U prvom dijelu rada autor obrađuje s međunarodnog aspekta (pozivom poglavito na Konvenciju o pravu mora) kumulativne uvjete koji se moraju ispuniti za postojanje ovog međunarodnog zločina na moru. Osobito su relevantne mjere represije od strane država. Predlažu se i neke promjene i novine u sklopu klasičnog pojma piratstva, a u cilju učinkovitije borbe protiv ove suvremene pojave kriminala na moru. U drugom dijelu rada, sa stajališta pomorskog prava, autor obrađuje na temelju međunarodnih konvencija i domaćeg prava piratski čin kao događaj koji institutom izuzetih slučajeva utječe na odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari.

Ključne riječi: *Piratstvo, međunarodni zločin na moru, kumulativni uvjeti, pravne posljedice, prijedlozi promjena, prijevoz stvari, piraterija kao izuzeti slučaj.*

1. UVOD

Izričaj piratstvo, piraterija potječe od grčke riječi *peiratēs* –pirat, od *peria* – napad. Taj se pojam u nas uvriježio kao standardni (osobito zbog poredbe s gusarstvom, gusarom, korsarom od latinske riječi *cursus* – plovidba, vožnja, putovanje, поближе o razlici u poglavlju 2.), pa ću ga u ovom radu rabiti, iako postoji i odgovarajuća hrvatska riječ – morski razbojnik, morsko razbojništvo.

Piraterija je kriminalna pojava koja je, mijenjajući samo pojavne oblike, nazočna na svjetskim morima i oceanima odavno već, od antičkih vremena. Kao primjer ističem da su sve dalmatinske komune u svojim statutima propisivale kazne za piratska djela koja su ugrožavala plovidbu i trgovinu. Nije, međutim uvijek bilo definirano je li bila riječ o pomorskom razbojništvu (pirateriji) ili o gusarstvu.¹

U prvom dijelu rada obrađujem međunarodno pravni aspekt pojma piratstva

¹ Poblіže Vilma Pezelj – Iva Bego, Neka pitanja pomorskog prava u Šibenskom statutu iz 14. stoljeća, Zbornik radova Pravnog fakulteta Sveučilišta u Mostaru, XXI., 2010., 150.-151.

i piratskog čina kao međunarodnog zločina na moru, koji je velika opasnost za sigurnost plovidbe, a u drugom dijelu u sklopu pomorskog prava raščlanjujem na temelju relevantnih međunarodnih konvencija i domaćeg prava slučaj piratstva kao događaja koji u popisu izuzetih slučajeva (iznimnih opasnosti) utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari.

U posljednje vrijeme, osobito od 2006. godine, drastično raste broj piratskih djela. Otmice pirata dosegle su rekordan broj upravo u 2010. godini, unatoč nazočnosti međunarodnih pomorskih snaga i povećanoj zaštiti na moru u područjima osobitog rizika od piratskih napada. Iz evidencije koja mi je bila dostupna u 2010. godini bilo 445 napada (10% više nego u 2009. godini), pirati su oteeli 1181 taoca, osam članova posade su ubijena (pripisuju se ubojstva somalskim piratima), 53 plovila su zaplijenjena, od toga 49 kod obala Somalije. Osim u blizini Somalije, piratskih je prepada bilo i u Adenskom zaljevu, Južnokorejskom moru, u vodama Bangladeša, Indonezije i Nigerije.

2. POJAM PIRATSTVA I GUSARSTVA

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (1982.) sadrži norme o **piratstvu**, od obilježja do pravnih posljedica piratskog čina (čl. 100.- 107.). Piratsko je djelo svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja ili bilo kakve pljačke počinjen u *osobne svrhe* od posade ili putnika *privatnog* broda ili *privatnog* zrakoplova i usmjeren na *otvorenome moru*, ili na mjestu koje ne pripada pod vlast nijedne države, protiv *drugog* broda ili zrakoplova ili protiv osoba ili dobara na njima. Piratski je isto tako svaki čin dobrovoljnog sudjelovanja u uporabi broda ili zrakoplova, ako počinitelj zna za činjenice koje tom brodu ili zrakoplovu daju značenje piratskog broda ili zrakoplova. Piratski je i čin kojemu je svrha poticanje ili namjerno olakšavanje označenih piratskih djela. Opisana djela piratstva, koja počini ratni brod ili državni brod (zrakoplov), čija se posada pobunila i preuzela nadzor nad brodom (zrakoplovom), izjednačena su s djelima koja počini privatni brod (zrakoplov). Brod ili zrakoplov smatra se *piratskim* ako su ga osobe, u čijoj se vlasti stvarno nalazi, namijenile upotrijebiti za jedno od spomenutih djela; isto se primjenjuje ako je brod ili zrakoplov upotrijebljen za takvo djelo dokle god je u vlasti osoba krivih za to djelo. Svaka država može na otvorenom moru, ili na bilo kojem drugom mjestu koje ne pripada pod vlast nijedne države, zaplijeniti piratski brod (zrakoplov), ili brod (zrakoplov) koji je otet djelom piratstva i u vlasti je pirata, te uhititi osobe i oduzeti dobra na njima. Sudovi države koja je brod ili zrakoplov zaplijenila mogu odlučiti o kaznama koje valja izreći i o poduzimanju mjera prema brodovima, zrakoplovima ili dobrima, podložno pravima trećih osoba koje postupaju u dobroj vjeri. Piratski brod mogu zaplijeniti samo ratni brodovi ili vojni zrakoplovi, ili drugi brodovi ili zrakoplovi (npr. redarstveni) jasno označeni i koje je moguće prepoznati kao brodove i zrakoplove u vladinoj službi i za to ovlašteni. Činom piratstva piratski se brod ne denacionalizira, ne gubi državnu pripadnost. Država zastave dalje zadržava svoju jurisdikciju nad takvim brodom, osim ako je zakonom države koja je podijelila državnu pripadnost piratstvo temelj

za gubitak državne pripadnosti. Ipak, piratskim djelom pirati i brod *ipso facto* gube zaštitu države zastave.

Iz konvencijske definicije pojma piratstva (a i komentara Povjerenstva za međunarodno pravo) proizlazi da nije nužna namjera pljačkanja (*animus furandi*), a to znači da se djelo piratstva može počinuti i iz mržnje ili osvete, a da pri tome nije cilj ekonomska korist, probitak. Međutim, mora biti namjera nanošenja štete (*animus nocendi*). Piratstvo je zločin međunarodnog prava podložan međunarodnim normama, te se može počinuti jedino na otvorenom moru ili na mjestu koje je izvan granica nacionalne jurisdikcije. Ako se neko kazneno djelo počni u granicama državnog područja, u teritorijalnome moru, arhipelaškom moru ili u unutarnjim morskim vodama, tada podliježe kaznenom zakonodavstvu obalne države. Takvo se djelo, za razliku od pravog piratskog djela *iuris gentium* (apsolutno piratstvo) u praksi uobičajava nazivati i relativno piratstvo, malo piratstvo ili piratstvo po analogiji. Djela koja su na brodu počinili članovi posade ili putnici broda, a usmjerena protiv *samog* broda, osoba ili imovine na brodu, nisu piratska.

Konvencija o pravu mora propisuje piratstvo *iuris gentium* (apsolutna piraterija), ali u praksi i u literaturi spominje se i piraterija po analogiji ili «armed robbery». Akti nasilja i pljačke mogu biti i na otvorenom moru, ali ne ispunjavaju ostale kumulativne uvjete za pirateriju *iuris gentium* (apsolutnu pirateriju). I u internim pravima mogu se naći pojmovi piratstva različitog sadržaja, koji u određenim obilježjima odgovaraju međunarodnom pojmu piraterije, ali i razlikuju se od uvjeta predviđenih u čl. 101. Konvencije o pravu mora. Tipičan je primjer čl. 1135. talijanskog Plovidbenog zakonika (Codice della navigazione) koji traži ekonomsku korist od piraterije, prisvajanje tuđe stvari kako bi se ostvarila korist – *animus furandi*, a taj uvjet, kako sam istakao, ne zahtijeva se u Konvenciji o pravu mora. Zakonik ne precizira mjesto nasilja, gdje se čin mora zbiti, pa piraterija može biti i u teritorijalnom moru, protivno konvencijskom rješenju.

Sporilo se da li se piratstvo u gospodarskom pojasu tretira kao i piratstvo na otvorenom moru, odnosno ima li pravo ratni ili drugi ovlaštenu brod obaviti u tuđem gospodarskom pojasu *pregled* stranog broda, koji nema imunitet, ako opravdano sumnja da se taj brod bavi piratstvom. Naime, u Konvenciji o pravu mora izrijeком se propisuje da se to pravo (osim za slučaj piratstva i za druga preostala, tzv. rezidualna prava, kao što su sumnja o trgovini robljem, da brod služi za neovlašteno emitiranje, da nema državnu pripadnost ili vije tuđu zastavu, a zapravo je brod iste državne pripadnosti) može ostvariti samo na otvorenom moru. Nema o tome posebnih odredaba u dijelu o isključivom gospodarskom pojasu. Međutim, pozivom na čl. 58. st. 2. Konvencije o primjeni pravila o otvorenom moru koja nisu inkompatibilna sa statusom gospodarskog pojasa, odnosno da je riječ o suzbijanju zločina protiv međunarodnog prava (*crimes du droit des gens*) i o slobodi plovidbe koja je zajamčena i u gospodarskom pojasu, zaključuje se da ratni brod (drugi ovlaštenu brod) pravo pregleda glede sumnje o piratskom djelu može ostvariti i u gospodarskom pojasu strane države do granice njezina

teritorijalnog mora.²

Od piratstva se razlikuje **gusarstvo** (korsarstvo, gusar, korsar). Naime, za razliku od piratstva, gusarstvo je nasilje na moru po ovlaštenju jedne države. Gusarima ili gusarskim brodovima nazivane su osobe i njihovi privatni brodovi koji su bili ovlašteni na temelju punomoći suverena (ta su se ovlaštenja nazivala gusarskim ili korsarskim pismima, gusarski list) sudjelovati u oružanim akcijama protiv drugih (neprijateljskih) brodova. Za uzvrat plijen koji bi zahvatili pripadao bi jednako državi koja ih je ovlastila i gusarskom brodu. Dakle, pirati su djelovali u vlastitom interesu, a gusari su bili u službi određene države ili vlade. Zapravo razlikovala se službena otimačina (odobrena i kontrolirana od države) na moru, gusarstvo, od neovlaštenih čina nasilja i pljačke, piratstvo. Gusarstvo na moru danas je samo povijesni pojam. Formalnopravno zabranjeno je 16. travnja 1856. godine Pariškom pomorskom deklaracijom.

3. SANKCIJE ZA PIRATSKA DJELA

Na temelju Konvencije o pravu mora (čl.105.) sudovi države koja je brod ili zrakoplov zaplijenila mogu odlučiti o kaznama koje valja izreći i o poduzimanju mjera prema brodovima, zrakoplovima ili dobrima podložno pravima trećih osoba koje postupaju u dobroj vjeri. Zaplijenjeni brod i teret vraćaju se vlasnicima (u tom se slučaju često određeni postotak od vrijednosti dodjeljuje zapljenitelju kao nagrada i ekvivalencija troškova, tzv. *droit de rescousse*). Ako se ne bi znalo za vlasnika, brod i teret dodijelili bi se zapljenitelju.³

Države u svojim kaznenim propisima redovito predviđaju stroge kazne za piratska djela. Kao primjer spomenut ću Sjedinjene Američke Države koje strogo procesuiraju pirate. Imamo najnoviji slučaj američkog broda «Maersk Alabama» U travnju 2009. godine američki su brod zaplijenila četiri somalska pirata. Američke mornaričke snage su intervenirale, ubile tri pirata, a četvrtom se sudilo na sudu u New Yorku. Osuđen je na temelju američkih propisa na kaznu od 33 godine i 9 mjeseci zatvora.⁴

Već sam spomenuo čl. 1135. talijanskog Plovidbenog zakonika koji sadrži zajedničke norme za kazneno djelo i u slučaju piratstva po analogiji.

U Hrvatskoj Kazneni zakon⁵ propisuje kazneno djelo Morsko i zračno razbojništvo (čl.180). Propisuje se kazna zatvora za člana posade broda ili zrakoplova ili putnika na brodu (zrakoplovu) koji nije javni brod (zrakoplov), koji

² Davorin Rudolf, Međunarodno pravo mora, Zagreb, 1985., str. 224.; Monica Brignardello, *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, *Il diritto marittimo*, Genova, I, 2010., str.230..

³ V. Davorin Rudolf, *Terminologija međunarodnog prava mora*, Split, 1980., str.196.

⁴ Pobljiže John D. Kimball, *The Prosecution of Pirates under United States Law*, *Il diritto marittimo*, Genova, II, 2010., str. 615.-622..

⁵ Usp. Ratko Marijan, *Kazneni zakon* (NN 110/97, 27/98, 50/00, 129/00, 51/01, 111/03, 190/03, 105/04, 84/05, 71/06, 110/07, 152/08), redakcijski pročišćeni tekst, II. izmijenjeno izdanje, stanje na dan 11. veljače 2009., Zagreb 2009., str. 106..

s ciljem da sebi ili drugome pribavi kakvu korist ili da drugome prouzroči kakvu štetu, počini na moru ili mjestu koje ne potpada pod vlast nijedne države nasilje ili kakvu drugu prisilu prema drugom brodu (zrakoplovu), osobama ili stvarima na njima. Kazne su strože (čak i kazna dugotrajnog zatvora) ako je ovim kaznenim djelom prouzročena imovinska šteta ili smrt jedne ili više osoba. Iz sadržaja ovih odredaba proizlazi da se kažnjava klasično piratsko djelo *iure gentium*.

Naglasio sam da na temelju Konvencije o pravu mora sudovi države koja je zaplijenila brod ili zrakoplov mogu odlučiti o kaznama i drugim mjerama. Valja obratiti pozornost na riječ «mogu». To bi moglo značiti da uvijek *ne moraju* sankcionirati piratska djela. Države bi mogle taktizirati iz gospodarskih ili političkih razloga ili od straha o terorističkim napada, pa izbjegavati ili odgađati izricanje odgovarajućih kazni (o potrebi da se propiše obveza procesuiranja piratskih čina u poglavlju 4.). Međutim, kako bi se spriječilo da djela piratstva, iz raznih razloga, ostanu nekažnjena na temelju Konvencije o pravu mora, u Rimu je 1988. godine donesena Konvencija o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv pomorske plovidbe (Rimska konvencija iz 1988.). Tu je Konvenciju ratificirala i Republika Hrvatska, zajedno s Protokolom o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platformi smještenih iznad epikontinentalnog pojasa (Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 4/2005.). Rimska konvencija iz 1988. uspostavlja kaznenopravnu odgovornost za postupke ugrožavanja međunarodne pomorske plovidbe po uzoru na model odgovornosti ustanovljen u slučaju ugrožavanja međunarodne zračne plovidbe. Inkriminira svaku osobu koja protupravno i s namjerom silom ili prijetnjom silom ili bilo kojim drugim oblikom zastrašivanja zauzme brod ili uspostavi nadzor nad njim ili nasiljem protiv osoba na brodu ugrozi sigurnost plovidbe, prouzroči štetu na brodu, uništi ili ozbiljno oštetiti pomorske navigacijske uređaje i dr. (v. čl. 3.), a kojima se ugrožava sigurnost pomorske plovidbe. Rimska konvencija rješava kažnjavanje počinitelja kaznenih djela (svaka država mora uspostaviti vlastitu sudbenost nad navedenim kaznenim djelima – čl. 6. st. 4.), ali nije predvidjela posebne odredbe koje bi ovlastile na intervenciju, kako bi se spriječili razni akti nasilja na moru, država koje nisu države zastave. Ova je praznina u neku ruku ispravljena Protokolom iz 2005. o izmjenama Rimske konvencije. Protokol svakoj državi dopušta postupak intervencije, uključujući i pristanak na intervenciju od strane države zastave. Važnost je, dakle, Rimske konvencije što nije značajno kakva je narav piraterije (apsolutna ili relativna, po analogiji, je li klasična piraterija u osobne svrhe ili politički, odnosno teroristički čin), a sudbenost države je obvezna.⁶

4. PRIJEDLOZI PROMJENA U OBILJEŽJIMA PIRATSTVA

Piratstvo na moru suvremena je pošast. Pirati često uspijevaju u svojem naumu. Stoga međunarodna zajednica nastoji pojačati mjere protiv tih morskih razbojnika. Slučajevi neučinkovitog djelovanja pripisuju se i zastarjelim, krutim

⁶ V. Brignardello, op., cit., str. 231.-233..

pravilima u aktualnoj međunarodnoj definiciji piratstva, što u praktičnoj primjeni otežava borbu protiv suzbijanja piratstva i uhićenja pirata. Stoga se rasplamsava rasprava o reformi uvjeta za pojam piratstva u nastojanju da borba protiv morskog razbojništva bude što uspješnija.

Već sam naglasio da na temelju Konvencije o pravu mora (čl.105.) sudovi države koja je brod (zrakoplov) zaplijenila mogu odlučiti o kaznama i o poduzimanju drugih mjera prema brodovima (zrakoplovima) ili dobrima. Riječ *može* izaziva dvojbe, jer ne obvezuje države da poduzmu odgovarajuće sankcije. Stoga se smatra da bi bilo primjerenije da se umjesto izričaja «mogu» u Konvenciji upotrijebila za sudove države koje su zaplijenile brod (zrakoplov) riječ *moraju* odlučiti o kaznama itd.⁷ Trebalo bi propisati *obvezu* procesuiranja pirata i njihovih kažnjivih djela. Čak se predlaže da se ostvarivanje te obveze osigura osnivanjem od strane Ujedinjenih naroda *ad hoc* sudišta koje bi odlučivalo o kažnjavanju i naknadi štete.⁸

Raspravlja se i o nužnosti samoobrane trgovačkih brodova. Bi li bilo primjereno i dopušteno adekvatno se naoružati u obrani od iznenadnih napada pirata. Nacionalni propisi u načelu to zabranjuju. Na primjer, Pomorski zakonik Republike Hrvatske (2004.) u članku 157. stavci 2. ističe da poradi održavanja reda i sigurnosti na brodu zapovjednik broda može držati na brodu potrebno vatreno oružje, dok članovi posade ne smiju na brodu imati oružje. Može li se kompromisno naći neko rješenje? I Međunarodna pomorska organizacija (IMO, International Maritime Organization) protivi se naoružanju brodova, držanju oružja na brodu za samoobranu. Među razlozima za takvo stajalište ističe se okolnost da oružje na brodu može potaći napadače da upravo pokušaju pribaviti oružje na brodu, da napadači inače raspolažu suvremenim oružjem pa ih neće odvratiti tako naoružani brod, zatim se ističe opasnost od požara zapaljivog tereta. Ipak, dopušta se članovima posade nositi oružje za samoobranu ili čak zaposlenje privatnih zaštitara u obrani broda. Konačno, IMO preporučuju uporabu nesmrtonosnih obrambenih sredstava kao npr. mreža, žica, električnih ograda, akustičnih naprava itd. Kritiziraju se takva stajališta. Naoružani brod mogao bi odvrćati pirate od pokušaja čina pljačke u strahu od ugroze vlastita života.⁹

Predlaže se i intervencija u pojmu piratstva iz Konvencije o pravu mora (temeljeno na međunarodnom običajnom pravu) da je čin «izvršen u osobne svrhe». Smatra se da bi takav konvencijski izričaj (The Private Ends Requirement) trebalo tumačiti i u smislu političkih ili terorističkih čina, osim ako je bila riječ o

⁷ Brignardello, op. cit., str. 236.

⁸ Barry Hart Dubner and Karen Greene, On the Creation of a New Legal Regime to Try Sea Pirates, Journal of Maritime Law and Commerce, Baltimore, vol. 41, No 3, July 2010, str.452., 463..

⁹ Poblize Robert S. Jeffrey, An Efficient Solution in a Time of Economic Hardship: The Right to Keep and Bear Arms in Self-Defence Against Pirates, Journal of Maritime Law and Commerce, Baltimore, vol. 41. no 4, October 2010, str. 527.-530.. Za legalizaciju oružane pratnje na brodovima zalaže se i Natalino Ronzitti, IMLI-News. IMO-IMLI Press Office, publications@imli.org, 15 Feb 2011.

državnoj potpori ili intervenciji.¹⁰

Veoma je značajan i prijedlog o proširenju prava progona. S obzirom na činjenicu da katkada neučinkovite državne vlasti (npr. baš u Somaliji) nemaju sposobnosti nadzirati i sprječavati piratske akcije – a kasnije i procesuirati to kazneno djelo – ne samo na otvorenom moru, nego i u svojem teritorijalnom moru, prijedlog je da se *de lege ferenda* piratski brod može progoniti i zaplijeniti i u samom teritorijalnom moru treće države, odnosno i nakon što piratski brod uplovi u teritorijalno more vlastite ili treće države.¹¹ I Vijeće sigurnosti UN (v. u tekstu koji slijedi) rezolucijama podupire to stajalište.

Dalje se preispituje i uvjet postojanja «dvaju brodova (zrakoplova)», piratski brod protiv drugog broda, a to znači da nema piraterije ako se nasilni događaj odvija na istome brodu. Poznati slučaj otmice broda «Achille Lauro» 1985. godine dovodi u sumnju to tradicionalno pravilo međunarodnog prava. Međutim, i sada za svaku eventualnost postoji i spomenuta Rimska konvencija iz 1988. godine.¹²

Vijeće sigurnosti Ujedinjenih naroda donijelo je nekoliko rezolucija s ciljem da se olakša zapljena i postupak pirata izvan obala Somalije. Godine 2008., kao reakcija na brojne oružane razbojničke napade na brodove, a na zahtjev Prijelazne savezne vlade Somalije, izglasana je Rezolucija 1816. kako bi se ublažile međunarodne smetnje u borbi protiv pirata. Naime, nesporna suverenost država u svojem teritorijalnom moru modificirana je u smislu da se dopušta drugim državama da brodovima ulaze u to more u progonu pirata, odnosno u sprječavanju piratskih čina. Međutim, ta Rezolucija trpjela je značajnu slabost. Primjena se uvjetovala prethodnom obaviješću Vijeću sigurnosti od strane Prijelazne vlade Somalije. Ta se odredba ubrzo promijenila donošenjem nove Rezolucije 1838. koja ne traži spomenutu obavijest. U prosincu 2008. godine Vijeće sigurnosti izglasalo je Rezoluciju 1846. koja je, među ostalim, podržala države pozivajući ih na suradnju u postupku protiv pirata izvan obala Somalije, potvrđujući koncept opće sudbenosti. Tvrdi se da su ovakve akcije Vijeća sigurnosti bile uspješne. Rezolucije su potakle i znatno pridonijele međunarodnoj suradnji te promptnoj i nužnoj akciji protiv pirata. Nakon prihvata rezolucija više država poslale su svoje ratne brodove u to područje kao ispomoć u borbi protiv piratstva. Dalje, NATO i Europska unija naizmjenično su ustrojile stražarenje u regiji. Rezolucije su potakle djelotvornije akcije država u progonu pirata, Međutim, veća međunarodna suradnja i stalna nazočnost brodova nužno iziskuju i veće troškove.¹³

¹⁰ Jeffrey, op. cit., str. 519.-520..

¹¹ V. Debra Doby, Piracy Jure Gentium: The Jurisdictional Conflict Open the High Seas and Territorial Waters, Journal of Maritime Law and Commerce, Baltimore, Vol. 41, No 4, October 2010, str. 573.-574..

¹² Pobljiže Jeffrey, op. cit., str. 522.-524..

¹³ Pobljiže Jeffrey, op., cit., str. 524.-525..

5. PRAVNE POSLJEDICE PIRATERIJE NA UGOVOR O PRIJEVOZU STVARI MOREM

1. U našem se Pomorskom zakoniku (2004.)¹⁴ taksativno nabrajaju slučajevi za koje, ako su prouzročili štetu, prijevoznik ne odgovara, osim ako korisnik prijevoza dokaže njegovu krivnju ili krivnju osobe za koje radnje i propuste odgovara. To su izuzeti slučajevi, iznimne opasnosti, poznati rizici plovidbenog pothvata, za koje se može pretpostaviti da ih prijevoznik nije skrivio. U skladu s Konvencijom za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924. – Haaška pravila (i Zaključnim Protokolom te Konvencije) prijevoznik ne mora, kada dokaže uzročnu vezu između štete i izuzetog (iznimnog) slučaja, dokazivati da nije kriv (da je postupao s dužnom pažnjom), nego korisnik prijevoza (primatelj stvari), ako bi želio naknadu od prijevoznika, mora dokazati osobnu krivnju prijevoznika ili komercijalnu krivnju njegovih zaposlenika za štetne posljedice izuzetog slučaja. To znači da se mijenja opće pravilo o teretu dokaza (pretpostavljena, predmnijevana krivnja prijevoznika), odnosno teret dokaza o krivnji prijevoznika prebacuje se na korisnika prijevoza (načelo dokazane krivnje). To je povoljnije za prijevoznika.

Konvencija UN o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), 1978. nema odredaba o izuzetim slučajevima, ali nova Konvencija UN o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila), 2009. vraća *mutatis mutandis* po uzoru na Haaška pravila taj institut.

Naš Pomorski zakonik (čl. 553.), na temeljima Haaških pravila, nabraja u skupinama devet takvih slučajeva. U ovom radu raščlanjujem, samo slučaj piraterije.

2. U čl. 4. st. 2f Haaških pravila kao jedan od taksativno nabrojanih izuzetih slučajeva spominje se i Act of public enemies («djela javnih neprijatelja»).

U raspravi o potrebi prihvata pojma Act of public enemies (franc. *les fait d'ennemis publics*) u Haaškim pravilima, izaslanici su na Konferenciji u Haagu (uoči donošenja Konvencije) priznali da nisu u stanju protumačiti točan smisao tog pojma preuzetog iz američkog Harter Acta, 1893, australskog Sea Carriage Acta, 1904 i kanadskog Water Carriage Acta, 1910. Čak se tvrdi da nema ni suvremenih preciznih objašnjenja, ni u literaturi ni u praksi, što taj pojam zapravo znači.¹⁵

Ako su izrazi *Act of public enemies* i *King's (Queen's) enemies* (za države koje su kraljevine) sinonimi, značilo bi da uključuju i ratne događaje, te da se odnose na neprijatelje države kojoj pripada i prijevoznik. Što bi tada bilo s piratskim djelima, s *piraterijom* za koju postoji poseban interes u ovom radu? Postoje mišljenja da ovaj izraz svakako uključuje i pirateriju.¹⁶

¹⁴ Narodne novine, br. 181/2004., 76/2007., 146/2008.

¹⁵ Pierre Bonassies, *Observations, Le droit maritime français*, Paris, 485, 1989., str. 422. (u povodu presude Kasacijskog suda Francuske).

¹⁶ Usp. Claude Chaiban, *Causes légales d'exonération du transporteur maritime dans le transport de*

U Haaškim pravilima postoje dva izraza, *Act of war* («ratni događaj») i spomenuti *Act of public enemies*, u popisu izuzetih slučajeva. Za ovaj potonji, premda nije potpuno jasan, može se smatrati, zajedno s ratnim činima, da pokriva djela javnih neprijatelja, uključujući i pirateriju.¹⁷ Smatram kako je nedvojbeno da se uporabom izraza «djela javnih neprijatelja» mislilo i na pirate. Ekscepcija se odnosi na slučajeve štetnih posljedica na teretu kojima su uzrok zločini od strane pirata i razbojnika otvorenoga mora kao *hostes humanis generis*, te čine u tom smislu *javne neprijatelje*.

Ostaju ipak dvije dvojbe. Prva, ako bi *Act of public enemies* («djela javnih neprijatelja») značilo i rat (ratne čine), zbog čega se onda u taksativno nabrojenim iznimnim slučajevima posebice i izričito spominje i izraz «rat» (*war*)? To nameće nepobitni zaključak kako uporaba ekscepcije *Act of war* (franc. *Les faits de guerre*, ratni događaji) u Haaškim pravilima može značiti jedino ono što se danas razumijeva pod pojmom rat.¹⁸ Prema tome, ne bi bilo potrebe da se posebice spominju ratni događaji ako bi oni bili uključeni u sintagmu djela javnih neprijatelja. Ako se složimo s takvom konstatacijom, koja uostalom proizlazi iz logične i jezične interpretacije, ostaje zaključiti kako izraz «djela javnih neprijatelja», kao ni građanski nemiri i pobune (*Riots and civil commotions*, čl. 4. st. 2k), ne obuhvaća klasične ratne događaje. Što nam onda preostaje pod pojmom javnih neprijatelja? Sigurno je da su to *piratska djela*! Dolazi li u obzir, što se ukazuje kao sljedeća dvojba, i još neki događaji, kakvi su uporaba sile ili prijetnja silom, neka djela koja se ne mogu smatrati ratnim činima, a ni piratskim u užem smislu? Tu dvojbenu situaciju pokušat ću razriješiti u daljem razglabanju, gdje ću ponajprije imati na umu formulaciju našega Pomorskog zakonika koji je kao uzor imao Haaška pravila.

U čl. 553. st. 1. toč. 1. našega Pomorskog zakonika nabrajaju se posebice u jednoj skupini izuzetih slučajeva viša sila, pomorska nezgoda, ratni događaji, međunarodni zločini na moru, nemiri i pobune. U istoj su točki navedeni, ali su pojmovi bjelodano različiti i odvojeni. Viša sila i pomorska nezgoda posebne su teme.¹⁹ Za temu ovoga rada određenu podudarnost mogu imati izričaji *ratni događaji, međunarodni zločini na moru, nemiri i pobune*.

Rat, općenito, oružani je sukob organiziranih društvenih snaga radi ostvarenja uzajamno oprečnih političkih ili ekonomskih ciljeva.²⁰ Pobuna je akcija uperena protiv vlade, odnosno državnog uređenja, a nemiri su akcije koje izražavaju nezadovoljstvo iz nekih drugih razloga (npr. vjerski nemiri). Zajedničko je u oba

marchandises, Paris, 1965., str.206.-207..

¹⁷ Scrutton, On Charterparties and Bills of Lading, London, 1964., str. 220. i 423.

¹⁸ Potanje Ivo Grabovac, Odgovornost brodarka u prijevozu stvari u slučaju ratnog rizika, Privreda i pravo, Zagreb, 3-4, 1988., str. 277.-278..

¹⁹ V. npr. Ivo Grabovac, Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama, Split, 2010., 22.-32..

²⁰ Potanje o ratu, odnosno o pojmu rata Ivo Grabovac, Pomorsko pravo, Zagreb, 1982., str. 25.-26.; Grabovac, Odgovornost brodarka..., op. cit., 277-278; Ivo Grabovac, Odgovornost prijevoznika u prijevozu... op. cit., str. 32..

slučaja da se radi o pokretima masa. Mogu biti i spontani nastupi, što je posebice često kod nemira.²¹

Međunarodni zločini na moru sigurno su nešto treće. Nisu ni rat, ni nemiri, ni pobune. Međunarodni zločini na moru isto su što i *Act of public enemies* u Haaškim pravilima.²² Znači li to da su u kontekstu naše (iz Pomorskog zakonika) formulacije međunarodni zločini na moru jedino *piraterija*? Prihvatimo li takvo stajalište, morali bismo opet ustvrditi na kakva piratska djela mislimo. Kao ilustracija sporne problematike neka posluži presuda Kasacijskog suda Francuske (veljača 1989., brod «Sunny-Arabella»²³). Roba se prevozila do luke Douala (Kamerun). Robu su pokrali na sidrištu luke Lagosa (Nigerija). Tužitelj-brodar (prijevoznik) tvrdio je da se izraz *fait de'ennemies publics*, kao izuzeti slučaj u Haaškim pravilima, nužno odnosi na svaku krađu (pljačku, razbojništvo) od strane osoba koje postupaju protivno međunarodnom javnom poretku, a upotrebljavaju silu. Prijevoznik je dokazivao da je brod na moru doista bio žrtva čina piraterije uz uporabu sile, što je rezultiralo krađom tereta, te se stoga pozivao na čl. 4. st. 2f Konvencije o teretnici (Haaška pravila), na djela javnih neprijatelja, ali i na opću ekscipciju izuzetog slučaja iz st. 2q (što u ovom radu, odnosno tematici o pirateriji nema značenja). Kasacijski je sud, potvrdivši presudu Apelacijskog suda, ustvrdio da izazvani sudar i krađa nakon toga, iako počinjeni od strane odmetnika i uz uporabu sile, ne čine *fait d'ennemis publics* u smislu čl. 4. st. 2f Haaških pravila, jer se čin zbilo u teritorijalnom moru jedne suverene države, o kojemu je nadležna vlast te države (naime, krađa se zbila na sidrištu u Lagosu, u teritorijalnome moru Nigerije). Sud je smatrao, na osnovi izrečene tvrdnje, da fraudolozna krađa spornog tereta ne proizlazi od «djela javnih neprijatelja» u smislu citiranog teksta. Stoga se prijevoznik pozivom na taj izuzeti slučaj nije mogao osloboditi odgovornosti.

Dakle, izraz piratstvo rabi se kao slučaj zločina u međunarodnome pravu (piratstvo *iure gentium* ili apsolutno piratstvo) ili kao piratstvo koje predstavlja povredu pravila pojedine države (relativno piratstvo ili piratstvo po analogiji). Ako su piratska djela izvršena u teritorijalnome moru (ili u unutarnjim morskim vodama) neke države (odnosno u području koje nije otvoreno more), ponovimo još jednom, u postojećem međunarodnom pravu *nema* piratstva kao međunarodnog zločina, nego je riječ o piratstvu (ako se poslužimo tom riječi) prema internom zakonu te države (relativno piratstvo), koje može goniti i kažnjavati *samo* obalna država.²⁴

Stoga se ne mogu složiti sa stajalištem da izraz «međunarodni zločini na moru» ne treba potpuno doslovno shvatiti, pa bi tim izrazom bili obuhvaćeni i napadi pirata

²¹ Branko Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, II. svezak, Čakovec, 1983., str. 73. .

²² Jakaša, op. cit., str. 73..

²³ Presuda je objavljena u časopisu *Le droit maritime français*, Paris, 485, 1989., str. 419.-421..

²⁴ Poblize, pored već citirane literature, i Ante Carić, Krivičnopravni status broda, Split, 1985., str. 82. i d.

(«pirata») u teritorijalnom moru.²⁵ Izuzeti slučajevi su inače *iznimka* od općeg načela odgovornosti prijevoznika u prijevozu stvari. Stoga ih valja restriktivno i doslovno tumačiti. Ako je naš Zakonik naglasio da su međunarodni zločini na moru «izuzeti slučajevi», onda se međunarodni zločini na moru moraju tumačiti striktno i doslovce, a to je upravo piraterija u smislu međunarodnog zločina na moru. U suprotnome, Pomorski zakonik bi rabio drugi izričaj i formulaciju. Izvan tog konteksta neki bi događaj gdje je upotrijebljena *sila* ili *prijetnja silom* mogao biti «izuzetan slučaj» u sklopu nekog drugog izuzetog sučaja (npr. viša sila).

Ako bih bio u stanovitoj dvojbi o užem ili širem tumačenju izraza *Act of public enemies*, smatram da se naš Pomorski zakonik upravo isticanjem *međunarodnih zločina na moru* (što nije doslovni prijevod *Act of public enemies*) izrijeком opredijelio za rješenje koje bez sumnje proizlazi iz upotrijebljene formulacije (piraterija otvorenoga mora). Svako šire ili drukčije tumačenje bilo bi *contra legem*.

Ostaje ipak otvoreno pitanje: znače li međunarodni zločini na moru *samo* pirateriju (u smislu piraterije kao međunarodnog zločina na moru) ili bi došli u obzir i drugi zločini na moru koji se kvalificiraju kao međunarodni zločini u sklopu međunarodnog prava? Međunarodnim zločinom mogu se smatrati i druga međunarodna kaznena djela koja poznaje međunarodno pravo. To bi mogla biti sva ona kaznena djela koja su počinjena na otvorenome moru (v. čl. 86. Konvencije o pravu mora), bez obzira na to priznaje li se isključiva jurisdikcija samo zastavi države broda ili šire, odnosno svim državama (npr. upravo kod piraterije državi koja je zaplijenila piratski brod). Zapravo, međunarodnim kaznenim djelima na moru u doba mira smatraju se općenito djela koja su prihvaćena po općemu međunarodnom pravu (valja voditi računa, osim o običajima, i o Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora, 1982.). To su djela koja međunarodno pravo *kaznjava* i propisuje sankciju. Ne bi bilo međunarodno kazneno djelo ako bi međunarodno pravo upućivalo sam na suradnju ili zahtijevalo suzbijanje i sl. (npr. za neovlašteno emitiranje s otvorenoga mora, jer bi sankcija ovisila o nacionalnoj regulativi). Moglo bi se stoga smatrati da bi se u međunarodna kaznena djela, osim nesumnjive piraterije, mogla svrstati i oštećenja podmorskih kabela i cjevovoda te trgovina robljem. Međutim, te konstatacije imaju samo teorijsko značenje za našu temu. Naime, gotovo je nezamislivo da bi se mogli ispuniti uvjeti za primjenu instituta «izuzetih slučajeva» na spomenute događaje međunarodnih kaznenih djela, to više što ta djela po svojoj naravi, u sklopu konstitutivnih elemenata kaznenog djela, impliciraju krivnju samog broda.

Postoje, kao što je poznato, običaji i međunarodne konvencije koji reguliraju materiju međunarodnog prava mora u doba rata. Te se norme često krše. Kršenje

²⁵ Jakaša, op. cit., str. 73. I Bonassies, kritizirajući spomenutu presudu francuskog Kasacijskog suda, ističe da je bilo koja uporaba sile na otvorenom moru ili u obalnom moru, uvijek uperena protiv javnog poretka, međunarodnog ili nacionalnog, tim više što Haaška pravila uređuju odnose privatnopravnog karaktera; stoga ustvrđuje da formulacija «fait ...» uključuje svaku uporabu sile, bez obzira na kojem se mjestu dogodila; naglašava da bi redaktori Haaških pravila bili izričito predvidjeli samo pirateriju da su htjeli da to bude baš piraterija kao kazneno djelo međunarodnog prava, op. cit., str. 422.-423..

takvih normi, nepostupanje u skladu s načelima međunarodnog prava u doba rata na moru, isto je tako međunarodni zločin na moru. Međutim, ako bi teret bio oštećen ili izgubljen kao rezultat povrede normi međunarodnog prava mora u doba rata (npr. povreda prava neutralnosti prema trgovačkom brodu), taj bi se događaj jedino mogao smatrati ratnim događajem, pa bi se institut «izuzetih slučajeva» primjenjivao u tom kontekstu. Stoga se ni ovakve opisane situacije ne bi mogle uklopiti u primjenu međunarodnog zločina na moru. Ostaje, dakle, praktički jedino piraterija, kako se ona sada shvaća u međunarodnome pravu mora.

U čl. 422. talijanskog Zakonika o plovidbi, u sklopu nabrojanih izuzetih slučajeva (*pericoli eccettuati*), posebice se, pored ratnih čina (*fatti di guerra*), spominje upravo piraterija (*pirateria*), umjesto izraza «djela javnih neprijatelja». Naš izraz «međunarodni zločini na moru» utoliko je pogodniji što omogućuje širu interpretaciju. Međutim, prednost je formulacije talijanskog zakonodavca jasnoća i preciznost, tako da nema dvojbe da je riječ samo o pirateriji, te nema potrebe tumačenja što «djela javnih neprijatelja» ili «međunarodni zločini na moru» (dakle manje sporno) znače, bez obzira na već istaknutu činjenicu (v. poglavlja 2. i 3.) da je piraterija u talijanskom pravu pojam koji se primjenjuje i u teritorijalnome moru.

U našem pravu djelo mora biti piratsko sa stajališta suvremenog međunarodnog prava. Primjerice, pozivajući se i na prethodne konstatacije, tipičnim djelima piraterije smatraju se djela pljačke (krađe) ili pokušaja pljačke (krađe) na brodu ili teretu na otvorenome moru od naoružanih osoba koje su izvan broda koji prevozi teret, a djeluju za svoj osobni račun s ciljem da ostvare korist. Piraterija zahtijeva svakako i uporabu sile ili prijetnju silom. Stoga se potajna krađa ne uklapa u pojam «međunarodnih zločina na moru».²⁶ Iz spomenutog ekskulpacijskog razloga trebalo bi eliminirati sva djela, čak i ona nezakonita ili kaznena, koja su počinile osobe koje djeluju s političkim ciljevima protiv države.²⁷ Udružene skupine osoba moraju djelovati neovisno o bilo kakvoj političkoj organizaciji.²⁸ Pojmom međunarodni zločin ne obuhvaća se zločin koji se dogodi na samome brodu koji prevozi teret, pa makar bio i širih razmjera. U ovom slučaju prijevoznik bi morao dokazivati da nije kriv po općim načelima.²⁹

Moram ustvrditi da na osnovi «djela javnih neprijatelja» (*Act of public enemies*) iz Haaških pravila imaju šire značenje od naših «međunarodnih zločina na moru», osobito ako taj izraz svedemo na pirateriju. Stoga je i za «djela javnih neprijatelja» moguće prihvatiti i stajalište da uključuju sve uporabe sile ili prijetnje silom (prisilne radnje, mjere prisile), bez obzira na mjesto izvršenja (događaja), a to bi značilo da bi bilo dovoljno da su mjere prisile na brodu koji je u luci ili na sidrištu izvršili naoružani razbojници koji dolaze s kopna (obale). U prilog

²⁶ Jakaša, op. cit., str. 73..

²⁷ Chaiban, op. cit., str. 207..

²⁸ Yildirim Keskin, *La responsabilité de l'armateur et du transporteur maritime*, Etude de droit turc, Lausanne, 1961., str. 110..

²⁹ Jakaša, op. cit., str. 73..

takvom širem tumačenju ističe se i činjenica da se suzio pojam otvorenog mora (usp. Konvenciju o pravu mora), pa ni arhipelaške vode (more) to nisu (v. čl. 86. Konvencije o pravu mora), a upravo tamo ima piratskih djela koja to ne bi bila jer nisu izvršena na otvorenom moru.³⁰

Važno je naglasiti da u novoj Konvenciji o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila), 2009., nema izričaja Act public enemies, ali se izričito spominje baš piraterija (piracy), te war (rat), hostilities (neprijateljstva) i terrorism (v. čl. 17. t. 3c).

Izraz iz našeg Pomorskog zakonika, «međunarodni zločini na moru», sigurno obuhvaća pirateriju (možda je bilo primjerenije da smo i mi kao Talijani ili kao što je sada u Rotterdamskim pravilima izrijeком u popisu spomenuli «piraterija» ili «morsko razbojništvo»). Taj ekshulpacijski razlog moramo tumačiti striktno i doslovno, kao svaki izuzeti slučaj (iznimne opasnosti) koji je kao povlaštena osnova za oslobođenje prijevoznika od odgovornosti iznimka od opće odgovornosti. Zapravo, izraz «izraz djela javnih neprijatelja» (Haaška pravila) nije u praksi tako određen, pa dopušta i eventualna ekstenzivna tumačenja. To nije moguće s «međunarodnim zločinima na moru» jer taj izraz – osobito kada se koncentrira na pojave piraterije – ima svoju legalnu definiciju. Ako se događaj zbije u obalnome moru neke države, a upotrijebljena je sila, mogao bi se prijevoznik okoristiti nekim drugim izuzetim slučajevima. Mi smo vješto upotrijebili izraz «ratni događaji» (iz Haaških pravila), što je, kako se tvrdi, šire od pojma rata,³¹ pa bi se neki od događaja u unutarnjim morskim vodama ili u teritorijalnome moru mogli supsumirati pod tim izuzetnim slučajevima, a moglo se je raditi, na primjer, i o pobunama i nemirima. Svakako, prijevoznik može koristiti simultano dva ili više izuzetih slučajeva. Stoga nema zapreke da se prijevoznik, kada tijekom postupka ne može aktivirati jedan slučaj na koji se je prvotno oslonio, pozove na drugi slučaj koji bi se mogao uklopiti u konkretna i stvarna zbivanja.

6. UMJESTO ZAKLJUČKA

Međunarodna de lege lata konstitutivna obilježja piratstva (morskog razbojništva) su: nezakoniti čin nasilja počinjen u osobne svrhe od strane posade ili putnika privatnog broda (ili zrakoplova), na otvorenome moru (ili mjestu koje ne potpada pod vlast neke države), protiv drugog broda (zrakoplova) ili protiv osoba ili dobara na njemu.

Spomenuta kumulativna obilježja za pojam piratstva iz Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora, 1982. podvrgavaju se kritici, te se u literaturi, a u cilju učinkovitije borbe protiv ovog međunarodnog zločina, predlažu promjene u definiciji, osobito kada je riječ o pravu progona koje bi se za piratski brod mogao odvijati čak i u teritorijalnome moru države koju pripadnost ima piratski brod ili treće države. Ovakva nastojanja imaju potporu i u rezolucijama Vijeća sigurnosti

³⁰ Bonassies, op., cit., str. 423..

³¹ V. Scrutton, op. cit., str. 423..

Ujedinjenih naroda.

Čin piraterije ima značajno pravno djelovanje i u prijevozu stvari u slučaju štetnih posljedica na teretu. U Haaškim pravilima i u našem Pomorskom zakoniku tumačenjem odgovarajućih izreka piraterija se izdvaja i priznaje kao izuzeti slučaj (iznimna opasnost) na koji se prijevoznik može pozvati radi svog oslobođenja od odgovornosti, a u novim Rotterdamskim pravilima se izrijeком spominje, što je prihvatljivo rješenje.

PIRACY- A CONTEMPORARY THREAT TO SAFE SAILING, WHICH AFFECTS THE RESPONSIBILITY OF THE MARITIME CARRIER AND CARRIAGE OF GOODS

Acts of piracy in contemporary international navigation have considerably increased and represent a great danger to the safety of maritime sailing, to property and to human life. Analysis of the legal effect of piracy (maritime theft) is a very current topic. In the first part of this paper, the author analyses, from an international legal perspective (reference is made especially to the Convention on the Law of the Sea), the cumulative conditions which must be fulfilled for this international crime at sea to exist. Methods of repression on the part of the state are particularly relevant. Certain changes and amendments within the traditional concept of piracy are suggested with the aim of more effectively combating this contemporary phenomenon of crime at sea. In the second part, from the point of view of maritime law, the author analyses, on the basis of international conventions and domestic law, the act of piracy as an occurrence which, with the institution of exceptional circumstances, affects the responsibility of the carrier in the carriage of goods.

Key words: *Piracy, international crime at sea, cumulative conditions, legal consequences, suggestions for change, carriage of goods, piracy as an exceptional circumstance*