

Dr. sc. Marija Pospišil
North of England P&I, Hong Kong

SOMALSKO PIRATSTVO – OD VOJNOPOMORSKIH OPERACIJA DO NAORUŽAVANJA BRODOVA

UDK: 327.88 (677)

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 20.12.2011.

Unatoč značajnim akcijama međunarodne zajednice poduzetim u cilju suzbijanja somalskog piratstva, eskalacija broja i žestine napada na trgovačke brodove uz obale Somalije, u Adenskom zaljevu i na širem području Indijskog oceana, nameću pitanje učinkovitosti tih akcija. To je ujedno i jedan od razloga što se sve više brodara u zadnje vrijeme odlučuje angažirati naoružanu pratnju radi obrane svojih brodova i zaštite pomoraca od napada pirata. Tome se više ne protivi ni međunarodna zajednica što se može vidjeti iz zadnjih preporuka Međunarodne pomorske organizacije (IMO), a i sve veći broj država donosi nove propise kojima omogućuju brodarima da angažiraju naoružanu pratnju ili čak naoružaju posadu radi samoobrane. Preporuke IMO-a prepuštaju državama zastave broda odlučiti hoće li dopustiti i pod kojim uvjetima naoružanu pratnju na brodovima koji viju njihovom zastavu, a brodarki obvezuju da nakon sveobuhvatnog utvrđivanja rizika zajedno sa zapovjednikom broda i imajući u vidu propise zastave broda i propise luke i obalne države u svezi ukrcaja/iskrcaja i tranzita naoružane pratnje i oružja, u svakoj konkretnoj situaciji odluče, je li potrebno i pod kojim uvjetima angažirati naoružanu pratnju. Ovim člankom analiziraju se priroda i uzroci suvremenog piratstva s naglaskom na somalsko, mjere međunarodne zajednice radi njegovog suzbijanja, problem plaćanja otkupnine, pravni okvir i ograničavajući, pravni i drugi čimbenici, koji su doveli do potrebe angažiranja naoružane pratnje na trgovačkim brodovima radi obrane od piratskih napada.

Ključne riječi: *somalski pirati, naoružana pratnja, otkupnina.*

1. UVOD

Većina napisa o piratstvu započinje konstatacijom da piratstvo postoji od kada postoji i plovidba morem s primjerima piratstva iz prošlosti.¹ Analizirani su i uzroci pojave piratstva i načini njihovog suzbijanja kroz povijest koji pokazuju da su uzroci i korijeni piratstva i oružanih pljački na moru uvijek bili povezani s političkim, ekonomskim i socijalnim okolnostima koje su u datom vremenu

¹ Riječ piratstvo, piraterija potječe od grčke riječi *peirates* - pirat, *peria* – napad, a označava morskog razbojnika koji djeluje u svom interesu za razliku od gusara (korsara) koji to radi uz ovlaštenje državne vlasti (*letters of marque*). Vidi: Vladimir Anić; Ivo Goldstain, Rječnik stranih riječi, Zagreb, 1999. str. 994.; Davorin Rudolf, Terminologija međunarodnog prava mora, Split, 1980. Gusarstvo je formalnopravno zabranjeno 16. travnja 1856. godine Pariškom pomorskom deklaracijom koja je obvezala države potpisnice (Austro-Ugarsku, Francusku, Prusku, Rusiju, Sardiniju, Tursku i Veliku Britaniju) da neće izdavati *letters of marque*. O povijesti piratstva i gusarstva, vidi: Pomorska enciklopedija, Sv. 6., Zagreb, 1983., str. 44. - 51.; Za razlikovanje piratstva od gusarstva, vidi: Ivo Grabovac, Piratstvo – suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, 3 (2011.), 48, str. 461.-474., str. 462.-464.

prevladavale na kopnu te da je suzbijanje piratstva moguće jedino promjenom prilika koje su bile uzrok njegovog nastanka uz istovremenu uspostavu instrumenata za efikasno uhićenje i oštro kažnjavanje osoba koje čine piratska i razbojnička djela i odlučnom akcijom onih koji su time pogođeni.²

Da bi se očuvala sloboda mora, jedno od najvažnijih načela međunarodnog prava mora, djelovanje međunarodne zajednice i danas je potrebno usmjeriti na uklanjanje uzroka pojave piratstva modernog doba i odlučne akcije za njegovo učinkovito kažnjavanje. Načelo slobode mora nije bilo priznato oduvijek. Ovisno o aspiracijama dominantnih država određenog doba,³ ovisilo je u kojoj mjeri će se načelo slobode mora braniti ili napadati.⁴ Međutim, tijekom 17. i pogotovo 18. stoljeća, načelo slobode mora čvrsto se ustalilo u međunarodnom običajnom pravu, a kao temeljno načelo proglašeno je i utvrđeno u Ženevskoj kodifikaciji međunarodnog prava mora iz 1958. godine,⁵ a kasnije i u Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine (UNCLOS).⁶ Treba naglasiti da je sloboda mora (engl. *freedom of the seas*) širi pojam od sloboda otvorenog mora jer uključuje npr. i pravo stranih brodova na neškodljivi prolazak teritorijalnim morem u kojem su obalne države načelno suverene i trajno ostvaruju nadležnost, obvezu obalnih država da ne obustavljaju prolazak tjesnacima koji služe međunarodnoj plovidbi i

² Piratstvo je nakon *Zlatnog razdoblja*, koje je potrajalo otprilike od 1690. do 1730. i obuhvaćalo gotovo sve dijelove svijeta, bilo značajno suzbijeno. Na suzbijanje piratstva djelomično je djelovalo donošenje antipiratskih zakona (koji su za pirate predviđali kazne vješanjem), ali najvećim dijelom i zajedničkim odlučnim djelovanjem ratnih mornarica, tada dominantnih država: Britanska ratna mornarica i Britanska Istočnoindijska kompanija zajedno s indijskim vladarima ovisnim o britanskoj kruni 1756. uništavaju indijske pirate, Američka ratna mornarica 1824. uništava berberske pirate, Britanska ratna mornarica i Britanska Istočnoindijska kompanija uništile su 1819. arapske pirate na Crvenom moru, Velika Britanija, SAD, i Španjolska do 1835. još jednom uništavaju pirate na Karibima, a do 1860. Britanska ratna mornarica uspjela je uništiti i kinesko piratstvo pa se smatra da je piratstvo od tada u najvećoj mjeri prestalo, iako je i nakon toga bilo sporadičnih incidenata. Vidi npr.: Alfred P. Rubin, *The Law of Piracy*, New York, 1998, (2nd edition), str. 92. i dalje. Vidi i: <http://hr.wikipedia.org/wiki/Pirati> - posjećena 14. 11. 2011.;

³ Npr. Švedske i Danske na Baltičko more, Venecije na Jadransko more, Velike Britanije na more uz svoje obale proglašavajući ga kao 'British Seas' i ekstremni primjer Španjolske i Portugala na podjelu Atlantika; Vidi: R.R. Churchill, A.V. Lowe, *The Law of the Sea*, Manchester, 1999., str. 204.

⁴ Iz toga doba datira niz suprotstavljenih teorijskih razmatranja o slobodi mora, a najpoznatija su među njima svakako ona Engleza Johna Seldena u poznatom djelu *Mare clausum* iz 1613., objavljeno 1635. godine i Huga Grotiusa u djelu *Mare liberum* iz 1609. godine; Vidi: Davorin Rudolf, ml., *Slobodno i zatvoreno more: Grotius i Selden*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci (1991.), v. 25, 2 (2004.), str. 921.-933.

⁵ Ženevska kodifikacija iz 1958. sadrži četiri konvencije donesene 29. travnja 1958. godine: Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, stupila na snagu 10. rujna 1964. godine; Konvencija o otvorenom moru, stupila na snagu 30. rujna 1962. godine; Konvencija o ribolovu i očuvanju živih bogatstava otvorenog mora, stupila na snagu 20. ožujka 1966. godine i Konvencija o epikontinentalnom pojasu, stupila na snagu 10. lipnja 1964. godine. Vidi: Juraj, Andrassy, *Međunarodno pravo*, Zagreb, 1976., str. 178.; Juraj, Andrassy; Božidar, Bakotić; Budislav, Vukas, *Međunarodno pravo 1*, Zagreb, 1998., str. 172-174.; Vladimir, Ibler, *Sloboda mora*, Zagreb, 1965., str. 15-23.; Branko, Jakaša, *Udžbenik plovidbenog prava*, Zagreb, 1979., str. 20.; Vladimir, Ibler, *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Zagreb, 2001., str. 27-36.

⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS), donesena 10. prosinca 1982., stupila na snagu 16. studenog 1994., a za Hrvatsku 5. travnja 1995., tekst na engleskom i hrvatskom objavljen u NN-MU br. 9/2000 od 20. lipnja 2000. Na dan 20. rujna 2011. 162 države su stranke UNCLOS-a. Vidi: http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf - posjećena 12. siječnja 2012.

pravo pristupa moru i neobalnim državama.⁷

Sloboda otvorenog mora,⁸ između ostaloga podrazumijeva da se sve države, uključujući i one bez morske obale, imaju pravo koristiti otvorenim morem pod uvjetima UNCLOS-a i drugih pravila međunarodnog prava ne ograničavajući prava drugih država na korištenje otvorenog mora, te da nijedna država ne može zahtijevati podvrgavanje svojoj suverenosti bilo kojeg dijela otvorenog mora. To znači da na otvorenom moru država može vršiti vlast samo nad brodovima vlastite zastave, a ne i prema stranim brodovima, osim izuzetno u slučajevima predviđenim međunarodnim pravom, u kojima ratni brod na otvorenom moru ima pravo pregledati strani brod, a upravo je piratstvo jedan od navedenih izuzetaka.⁹ Sve su države pozvane da surađuju koliko najviše mogu na suzbijanju piratstva na otvorenom moru ili na bilo kojem drugom mjestu koje ne potpada pod nadležnost nijedne države,¹⁰ a smatralo se da će mjere za uhićenje i kažnjavanje akata nasilja u teritorijalnom moru, pod suverenosti obalne države,¹¹ poduzimati obalne države u granicama svoje nadležnosti.

2. SUVREMENO PIRATSTVO

Iako piratstvo nikada nije bilo u cijelosti iskorijenjeno, početkom 90-tih godina prošlog stoljeća međunarodna zajednica se neočekivano suočila s pojavom suvremenog piratstva značajnijih razmjera u različitim regijama svijeta: Malacca Strait, Singapur, Južno Kinesko more, Zapadna i Istočna obala Afrike, uz kulminaciju ove pojave koja se dogodila zadnjih godina uz obale Somalije, Adenskog zaljeva i Indijskog oceana.¹² Zajedničko im je da se akti nasilja i pljačke ne odvijaju samo na otvorenom moru, nego i u teritorijalnom moru obalnih država u kojima je zbog različitih političkih, ratnih, ekonomskih i drugih uzroka došlo do pomanjkanja stabilnog i efikasnog pravnog sustava, a uslijed toga i do nedostatka efikasne kontrole njihovog teritorijalnog mora te uhićenja, suđenja i kažnjavanja

⁷ Vidi: Davorin, Rudolf, Međunarodno pravo mora, Zagreb, 1985., str. 294.

⁸ U članku 87. UNCLOS-a navode se slijedeće slobode otvorenog mora: a) sloboda plovidbe; b) sloboda prelijetanja; c) sloboda polaganja podmorskih kabela i cjevovoda uz uvjete konvencije iz dijela VI.; d) sloboda izgradnje umjetnih otoka i drugih uređaja koje dopušta međunarodno pravo uz uvjete iz dijela VI. e) sloboda ribolova, uz uvjete iz odsjeka 2.; f) sloboda znanstvenog istraživanja uz uvjete iz dijela VI. i XIII. UNCLOS-a za razliku od Ženevske konvencije o otvorenom moru iz 1958. koja je u čl. 2. navedila 4 slobode otvorenog mora (sloboda plovidbe, sloboda ribolova, sloboda polaganja podmorskih kabela i sloboda prelijetanja), s tim da nijedna od navedenih lista nije bila zatvorena.

⁹ Vidi: Čl. 110. UNCLOS-a i 22. Ženevske konvencije o otvorenom moru iz 1958. godine.

¹⁰ Vidi: Čl. 100. UNCLOS-a kao i čl. 14. Ženevske konvencije o otvorenom moru iz 1958. godine.

¹¹ Čl. 2. UNCLOS-a i čl. 1. Ženevske konvencije o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu iz 1958. godine.

¹² Više autora, kao početak suvremenog piratstva uzima početak 90-ih godina prošlog stoljeća, kada se dogodilo više incidenata u području Malacca Strait i kada se budi piratstvo u Somaliji. Vidi: John J. Winn; Kevin H. Govern, Maritime Pirates, Sea Robbers and Terrorists: New Approaches to Emerging Threats, The Homeland Security Review, Vol. 2., 2(2008), str. 132.; Christian Bueger; Jan Stockbrugger; Sascha Werthes, Pirates, Fisherman and Peacebuilding: Options for Counter-Piracy Strategy in Somalia, Contemporary Security Policy, Vol. 32. 2(2011), str. 356-381., str. 356.; Jurica Brajčić, Moderno Piratstvo 21. stoljeća, Naše more, 56, 3-4 (2009.), str. 165.-170., str. 165.

osoba koje vrše pljačku i razbojništva u teritorijalnom moru tih obalnih država.¹³

Druga je značajka suvremenog piratstva da se ono najčešće odvija na vrlo frekventnim pomorskim putevima, te da nije usmjereno na povredu interesa niti jedne države posebno, nego prema svim brodovima bez obzira na njihovu državnu pripadnost. Ako se tome doda da je u današnje vrijeme vlasnik broda najčešće državljanin države A, da brod vije zastavu države B, da je brodar iz države C, da posada može biti iz različitih država D, E, F, da su vlasnici tereta također državljani različitih država itd., očito je da su i na samom brodu zastupljeni interesi različitih država, radi čega niti jedna država nema poseban i izravan interes za uhićenjem i suđenjem pirata.¹⁴ Međutim, ovi napadi imaju pogubne posljedice za ukupnu svjetsku trgovinu, svjetsko pomorstvo kao takvo, uključujući članove posade koji su najneposrednije žrtve akata nasilja na moru bez obzira otvorenom ili teritorijalnom.¹⁵ Napadi pirata u velikoj mjeri utječu i na sigurnost plovidbe i ugrožavaju svjetki mir.¹⁶

2.1. Somalsko piratstvo

Somalija je upravo primjer jedne od takvih, politički nestabilnih država, *failed state*.¹⁷ Niz čimbenika, koji svoj korijen imaju na kopnu, doprinijelo je sadašnjem stanju na moru uz somalske obale. Pogođena ratnim razaranjima gotovo od svoje neovisnosti 1960. godine i unutarnjim borbama između različitih islamističkih frakcija koje je razjedinjuju te slom centralne vlade 1991., ostavlja gotovo 3 milijuna nezaposlenih ribara i državnih službenika ranije zaposlenih u vojsci, mornarici i policiji. Međunarodna vojna intervencija UN-ove misije (od 1992. do 1995. godine) kojom se trebao uvesti red i osigurati humanitarna pomoć 1995. godine završava neuspjehom¹⁸ i zemlju prepušta borbi među klanovima i

¹³ Treba naglasiti da se prema definiciji međunarodnog prava piratstvom smatraju akti nasilja koji su se dogodili samo na otvorenom moru, a ne i oni koji su se dogodili u teritorijalnom moru pojedinih država. O definiciji piratstva i problemima s tim povezanim, vidi *infra* pod 3. PRAVNI OKVIR.

¹⁴ Milena Sterio, *The Somali Piracy Problem: A Global Puzzle Necessitating a Global Solution*, *American University Law Review*, Vol. 59, 2010, str. 1449.-1497., str. 1451.

¹⁵ O posljedicama piratskih napada na posadu vidi istraživanje: Kaija Hurlburt i dr., *Human Cost of Piracy Report*, OBP, June 2011., <http://oceansbeyondpiracy.org> – posjećena 07. siječnja 2012.

¹⁶ Vidi Rezolucije Vijeća sigurnosti UN-a navedene *infra* pod 4.2. - Mjere UN-a, koje su donesene u povodu somalskog piratstva temeljem Glave VII. Povelje UN-a i koje u preambuli redovito ističu: 'Determining that the incidents of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia exacerbate the situation in Somalia, which continues to constitute a threat to international peace and security in the region.'

¹⁷ Termin se često upotrebljava za označiti države koje imaju kao zajedničke opće značajke kao što su: pomanjkanje ili slabu centralnu vladu koja ne može kontrolirati svoj teritorij, nemogućnost rada javnih službi, raširenost kriminala i korupcije, izbjeglištvo i iseljavanje stanovništva s naglim padom ekonomije, a prema Indexu koji uvažava unaprijed utvrđene kriterije neovisne i neprofitne organizacije osnovane 1957. godine *The Fund for Peace (FFP)*, koji obuhvaća 177 država svijeta, Somalija je već četvrtu godinu na prvom mjestu. Vidi: <http://www.fundforpeace.org/global/?q=fsi> – posjećena 12. siječnja 2012.

¹⁸ Vidi: Ademun Odeke, *Somali Piracy - Effects on Oceanborne Commerce and Regional Security and Challenges to International Law and World Order*, *Australian & New Zealand Maritime Law Journal*, Vol. 25, 1(2011), str. 134.-160., str. 135.

između klanova i Tranzicijske federalne vlade (*Transitional Federal Government of Somalia* - TFG) koja nema većeg utjecaja na red u zemlji. S više od 15% stanovnika pogođenih glađu, nedostatkom vode i zdravstvenih usluga, s desetkom tisuća ubijenih u sukobima i preko milijun raseljenih stanovnika, Somalija postaje, prema podacima UN-a, humanitarno najviše pogođena zemlja u svijetu. Kao posljedica svega navedenoga, zavladao je potpuno bezvlade, bez ikakvog pravnog sustava već više od 20 godina, a time i do nedostatka kontrole na teritorijalnom moru uz obale Somalije duge 3.025 km. Takvu situaciju koriste pojedine zapadne zemlje za prekomjerni izlov ribe što pogoršava i tako tešku ekonomsku situaciju stanovništva koje gladuje, te za odlaganje otrovnog otpada u teritorijalnim vodama Somalije, što se otkriva nakon raznog *tsunami* 2004. godine koji ga je izbacio na površinu u velikim količinama.¹⁹

U takvim okolnostima se uz obale Somalije počinju javljati akti napada i pljačke brodova, u početku pretežito prema ribarskim brodovima u teritorijalnom moru Somalije i trećih susjednih zemalja, kojima se od stranih ribara oduzima ulovljena riba, iznuđuje plaćanje 'takse' za ulov ribe te oduzimaju stvari s broda radi opskrbe osiromašenih lokalnih zajednica.²⁰ Predmet napada uskoro postaju i trgovački brodovi, posebno oni s hranom iz svjetskog humanitarnog programa (*World Food Programme* - WFP) sa svrhom oduzimanja hrane. S obzirom da su se napadi u početku pretežito odvijali u teritorijalnom moru Somalije i trećih susjednih zemalja, nije se pravovremeno i adekvatno odgovorilo na rastući problem, nego su se poduzimale samo selektivne akcije čuvanja nesmetanog prolaza konvoja brodova pojedinim čuvanim rutama, posebno onih s humanitarnom pomoći upravo za Somaliju, s nedovoljnim brojem brodova i s vrlo ograničenim sredstvima.

U takvoj situaciji, bez opasnosti od uhićenja i kažnjavanja, cilj napada pirata postepeno se usmjerava na otimanje brodova bez obzira na njihovu veličinu i namjenu (trgovačke, ribarske, jahte), zarobljavanje posade kao talaca i zahtijevanje visokih iznosa otkupnine u zamjenu za njihovo oslobađanje, kao više isplativim ciljem. Priprema i provedba piratskih napada ne zahtijeva velika financijska ulaganja, a očekivana dobit je ogromna,²¹ pa bavljenje piratstvom postaje poželjno zanimanje za osiromašeno stanovništvo na granici preživljavanja. Napadi se vrlo brzo teritorijalno proširuju i na Adenski zaljev i Indijski ocean zahvaćajući

¹⁹ Ove razloge kao simptome pojave piratstva u Somaliji navodi Kontaktna skupina (*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia* – CGPCS), osnovana 14. siječnja 2009. u skladu s Rezolucijom 1851(2008.) Vijeća sigurnosti UN-a kao *ad hoc* međunarodni forum od oko 70 država i organizacija sa zajedničkim interesom zaustaviti piratstvo uz obale Somalije i privesti pravdi pirate i njihove financijere i pomagače. Vidi: <http://www.thecgps.org/about.do?action=background> – 15. prosinca 2011.; Također i: Congressional Research Service – Report for Congress: Piracy off the Horn of Africa, dated 28 September 2009. (CRS Report 2009), str. 1.-36., str. 8.; Vidi i: Ademun, Odeke, op. cit., str. 135.; Ivan Šošić, Somalski pirati – rastući međunarodni problem koji treba hitno riješiti, *Naše more*, 58, 1-2 (2011.), str. 82.-89., str. 88.

²⁰ Vidi: Debra Doby, Piracy Jure Gentium: The Jurisdictional Conflict of the High Seas and Territorial Waters, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 41, 4(2010.), str. 561.-581., str. 562.

²¹ Ibid, str. 563.; Vidi: Deutsche Welle, 19. 01. 2011. Record ransom paid to Somali pirates - Somali pirates have released a Greek supertanker after a record ransom sum of \$9 million was paid, <http://www.dw-world.de/dw/article/0,,5142358,00.html> – posjećena 6. siječnja 2012.

sve veće područje otvorenog mora.²² Usmjeravaju se isključivo na iznuđivanje otkupnine otimanjem brodova i posade koji radi prolaska kroz Sueski kanal prolaze ovim pomorskim putem. Posljedice neposredno snosi posada broda i brodari koji plaćanjem otkupnine oslobađaju posadu i brod, a ne povrjeđuju se interesi niti jedne države posebno i izravno. Napadi postaju sve organiziraniji, sofisticiraniji,²³ učestaliji i brutalniji, nanoseći velike štete cijeloj međunarodnoj zajednici jer se radi o vrlo frekventnom pomorskom putu s preko 33.000 brodova godišnje koji plovo ovim područjem i koji prevezu preko 20% strateških sirovina svjetske trgovine. Zbog pomanjkanja ikakve kontrole i bez opasnosti od uhićenja i kažnjavanja, somalski pirati uživaju sigurno utočište u teritorijalnom moru i na kopnu Somalije.²⁴ Somalsko piratstvo, ima stoga potpuno novu dimenziju i ne može se usporediti ni sa čime poznatim i definiranim ranije pa je potpuno iznenadilo međunarodnu zajednicu i to u trenutku značajne svjetske financijske krize i globalne recesije.

2.2. Veličina problema izražena statističkim podacima

U okviru Međunarodne pomorske organizacije – IMO,²⁵ statistički podaci piratskih i oružanih napada na moru²⁶ vode se još od 1984. godine, a od tada do kraja prosinca 2010. godine evidentirano je ukupno 5.716 napada. Izvještaji obuhvaćaju sve izvršene i pokušane napade po regijama mjesečno, tromjesečno i godišnje. Iz godišnjih izvještaja za 2010., 2009. i 2008. godinu,²⁷ može se utvrditi da je u 2010. godini bilo ukupno 489 napada, što čini porast za 83 napada ili 20,4% u odnosu na 2009. godinu s ukupno 406 napada u kojoj je bilo čak 106 napada ili 24,6% više u odnosu na 2008. godinu s ukupno 306 napada. Od ukupnog broja, 2010. godine bilo je 276 izvršenih, a 213 pokušanih napada, u 2009. godini 210 izvršenih, a 196 pokušanih napada, dok je u 2008. godini bilo 206 izvršenih, a 100 pokušanih napada. Treba istaknuti da su se u 2010. godini čak 172 napada dogodila u vodama Istočne Afrike koji se pripisuju somalskim piratima kao i 77 napada u Indijskom oceanu i 16 u Adenskom zaljevu, odnosno ukupno 265 napada, što

²² Napad na tanker *Sirius Star* dogodio se čak 600 nm jugoistočno od somalske obale, a kasniji napadi čak 1.500 nm duboko u Indijski ocean, istočno od Seychella.

²³ Vidi: Ademun Odeke, op. cit. str. 137.: ('It is a sophisticated internationally orchestrated business, employing equally organised international criminality').

²⁴ Vidi: Debra Doby, op. cit., str. 570.: (Somalia's nonexistent military presence allows pirates to utilize Somalia's territorial waters as a safe haven).

²⁵ *International Maritime Organization – IMO*, je specijalizirana ustanova UN-a za pitanja pomorstava, sa 170 država članica i niz međunarodnih organizacija kao konzultativnih članova. <http://www.imo.org> –posjećena 7. siječnja 2012.

²⁶ Statistički podaci vode se za djela piratstva kako su definirana člankom 101. UNCLOS-a (koja se odnose se na djela počinjena na otvorenom moru) i za djela razbojništva protiv brodova kako su definirana u Rezoluciji IMO-a broj A 1025(26) Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships – Annex 2.2 od 2. 12. 2009. O problemu definicije vidi *infra* pod 3. PRAVNI OKVIR.

²⁷ IMO Report on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships MSC.4/Circ.169 od 1. travnja 2011.; MSC.4/Circ. 152 od 29.3. 2010. i MSC.4/Circ. 133 od 19. ožujka 2009.

čini preko 50% svih napada u drugim dijelovima svijeta. Za istaknuti je posebno značajno smanjenje broja napada u području Malacca Strait na samo 3 napada što se može pripisati zaključenju i provođenju regionalnog ugovora ReCAAP.²⁸

Iz istih izvještaja proizlazi da je 2010. godine bilo 57 otetih brodova prema 56 u 2009., a 51 brod u 2008. godini, s tim da se u 2010. godini 1 brod smatrao nestalim, u usporedbi s 2 broda u 2009. godini, odnosno jednim brodom u 2008. godini. Izvještaji također pokazuju učinke ovih napada prema članovima posade na napadnutim brodovima. Tako je 2010. godine 1.027 pomoraca bilo oteto, 30 ozljeđeno te 2 ubijena, u usporedbi s 2009. godinom kada je 746 pomoraca oteto, 56 pomoraca ozljeđeno, 8 ubijeno te 9 nestalo, odnosno 2008. godine kada je 774 pomoraca oteto, 42 ozljeđeno, 6 ubijeno te 38 nestalo.

Treba istaknuti da je prema podacima IMB obavještajnog centra²⁹ za 2011. godinu, tom centru bilo prijavljeno ukupno 439 napada (prema 445 u 2010.), ali sa samo 45 uspješno oteta broda, od kojih se 237 napada s 28 otetih brodova i 470 otetih i 15 ubijenih pomoraca odnosi na Somaliju. Na dan 19. 01. 2012. somalski pirati su držali 9 otetih brodova sa 151 članom posade.³⁰ Prema podacima IMB obavještajnog centra za 2011. godinu, od ukupno 439 piratskih napada u svijetu, 54% ili 237 napada počinjena su od somalskih pirata koji se šire i intenziviraju napade u širem području Indijskog oceana i Crvenog mora. U kolovozu 2011. su nečuvanom drskošću napali i oteli *chemical tanker* u Omanu na lučkom sidrištu. Međutim, unatoč povećanju broja napada, smanjio se broj otetih brodova u 2011., na 28 u usporedbi s 49 u 2010. godini što znači da je uspješnost napada pala u odnosu na prošlu godinu. Ovo smanjenje uspješnosti napada zahvaljuje se pojačanoj prisutnosti međunarodnih pomorskih snaga koje kontroliraju to područje, strožem pridržavanju uputa i pojačanim mjerama sigurnosti na većini brodova koji plove tim područjem te upotrebi naoružanih pratnji u području visokog rizika.³¹ Međutim, ono što zabrinjava je porast broja napada pirata u nekim drugim dijelovima svijeta, posebno uz obale Nigerije i Benina koje su također *hot spots*.

Potpuni ekonomski gubici za pomorstvo i cijelu svjetsku ekonomiju još nisu poznati, ali prema studiji *The Economic Cost of Piracy*,³² troškovi uzrokovani

²⁸ Broj napada u području Malacca Strait, Singapura i Indonezije značajno se smanjuje nakon uvođenja kontrole tog područja od strane obalnih država nakon što je u studenom 2004. zaključen, a 4. rujna 2006. stupio na snagu, višestrani ugovor ReCAAP (The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia). Vidi *infra* pod 4.3 - Mjere IMO-a.

²⁹ The International Maritime Bureau (IMB) osnovan 1981. godine je specijalizirani odjel International Chamber of Commerce (ICC), radi borbe protiv svih vidova pomorskih zločina. Od 1991. godine u okviru IMB-a djeluje IMB Piracy Reporting Centre (PRC) u Kuala Lumpuru, Malaysia, koji vrši neprekidnu 24-satnu službu kojoj se mogu obratiti, brodovi napadnuti, opljačkani ili oteti na moru u bilo kojem području.

³⁰ Vidi: Piracy attacks in East and West Africa dominate world report <http://www.icc-ccs.org/news/995-piracy-attacks-in-east-and-west-africa-dominate-world-report> - posjećena 30. siječnja 2012.

³¹ Vidi: As world piracy hits a new high, more ships are escaping Somali pirates, says IMB Report, 18. 10. 2011. i <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures> – posjećena 07. siječnja 2011.

³² Vidi: Anna Bowden, *The Economic Cost of Piracy*, studija koju je 13. siječnja 2011. u Londonu objavio Ocean Beyond Piracy (OBP), inicijativa osnovana od One Earth Future Foundation.

piratstvom kreću se između 7 i 12 milijardi US dolara godišnje. Navedenom studijom troškovi se procjenjuju prema sljedećim grupama: trošak preusmjerenja brodova na druge rute radi izbjegavanja područja visokog rizika od piratskih napada procjenjuje se na 2.4 do 3 milijarde, trošak dodatne opreme brodova za odbijanje piratskih napada na 363 milijuna do 2.5 milijardi, povećani trošak premija osiguranja zbog piratstva na 460 do 3.2 milijarde, trošak za otkupnine isplaćene iznad iznosa koje plaća osiguranje procjenjuje se na 148 milijuna (s tim da je glavni dio otkupnina plaćen iz osiguranja), trošak ratnih brodova angažiranih u području napada somalskih pirata procjenjuju se na 2 milijarde, trošak suđenja piratima u raznim državama procjenjuje se na 31 milijun, trošak različitih anti-piratskih organizacija na 19,5 milijuna i trošak regionalnim ekonomijama susjednih država procjenjuje se na 1.2 milijarde US dolara.

Posljedice po život i zdravlje pomoraca koji su bili izloženi piratskim napadima kao i njihovih obitelji, nedovoljno su istražene i neosnovano zanemarene, ali nedavno objavljena studija *The Human Cost of Somali Piracy*³³ upozorava da je samo u 2010. godini na brodovima koji su bili napadnuti bilo ukupno 4.185 pomoraca od kojih je 1.090 bilo oteto, 516 služilo piratima kao živi štit protiv antipiratskih akcija s ratnih brodova, te 342 pomorca preživjela u zatvorenim zaštićenim prostorima (*citadele*)³⁴ na brodovima. U ožujku 2011. godine započinje najveća kampanja pod nazivom ‘Spasite naše pomorce’ (*Save our Seafarers*) koju je podržalo 30 nevladinih i vladinih organizacija,³⁵ a kojoj je cilj upoznati svijet s utjecajem piratstva na živote pomoraca i pozvati vlade država da zauzmu čvrsti stav u suzbijanju piratstva. U 2011. godini pomorska industrija³⁶ ustanovljuje Humanitarni program za pomorce i njihove obitelji (*Maritime Piracy – Humanitarian Response Programme – MPHRP*), te utvrđuje Smjernice za podršku pomorcima i njihovim obiteljima.³⁷

Treba spomenuti i pitanje otkupnine kao jedno od posebnih obilježja upravo somalskog piratstva, koje je u posljednje vrijeme također privuklo pažnju međunarodne zajednice, vlada pojedinih država, pomorske industrije i drugih aktera u suzbijanju piratstva. Naime, cilj somalskih pirata nije pljačka tereta, goriva i oduzimanje brodova, iako je i toga bilo u manjem obimu pri čemu su oduzete brodove kasnije koristili kao ‘*mother ship*’ za daljnje pljačke, nego im je izravan cilj otimanje brodova i posade i njihovo držanje kao talaca za vrijeme

³³ Kaija Hurlburt and others, *The Human Cost of Somali Piracy*, nova studija koju je 2. lipnja 2011. u Londonu objavio Ocean Beyond Piracy (OBP).

³⁴ Od lat. *Cittadella*, posebno zaštićen i opremljen prostor na brodu, konstruiran radi zaštite posade od otmice i nasilja pirata. Vidi: http://en.wikipedia.org/wiki/Safe_room - 11. siječnja 2012.

³⁵ Supporting organizations (30) su: ASF, BIMCO, Britania P&I, CEFOR, DNK, Gard P&I, GSF, IMEC, ICS/ISF IMB, IMO, InterManager, IGP&I, IPTA, ITF, IUMI, LMA, The London P&I, The North of England P&I, SIGTTO, The Standard P&I, UGS, UK Chamber of Shipping, UK P&I Club, WISTA UK, WSC, IFSMA, Nautical Institute.

³⁶ ICS, BIMCO, INTERTANKO, Intercargo, ISF, IMB, ITF, IG P&I, <http://www.marisec.org/MPHRP-Good-Practice-Guide.pdf> - posjećena 14. siječnja 2012.

³⁷ *Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents for the Humanitarian Support of Seafarers*, <http://www.mphrp.org/publication.php> - posjećena 14. siječnja 2012.

pregovaranja o plaćanju otkupnine. Iako je zbog razumljivih razloga teško saznati točne iznose otkupnina, zna se da su se u početku kretale u prosjeku od nekoliko tisuća US dolara, dok danas u prosjeku iznose između 2-3 milijuna US dolara, iako je u pojedinačnim slučajevima već plaćeno i znatno više, i u neprestanom su porastu bez vidljive krajnje granice. Procjenjuje se da pirati godišnje naplate preko 100 milijuna US dolara te da svaki pirat od pojedinačnog napada zaradi između 10.000 i 15.000 US dolara.³⁸

Na pitanje trebaju li države dozvoljavati ili zabraniti plaćanje otkupnine, mišljenja su podijeljena. Pozicija u svezi plaćanja otkupnine potpuno je nejasna jer se s jedne strane smatra da je važno javno zabraniti plaćanje otkupnine, a istovremeno se shvaća da se time otežava pozicija pomorskoj industriji kao i velikoj skupini talaca koje pirati momentalno drže.

Pozicija na međunarodnom planu vidi se iz Rezolucija Vijeća sigurnosti od Rezolucije 733(1992.) kojom se pozivaju države da se suzdrže od svake akcije koja može nepovoljno utjecati na miroljubivo rješenje konflikta u Somaliji, a što je posebno istaknuto i u jednoj od najvažnijih, Rezoluciji 1844(2008.) koja zabranjuje novčana plaćanja ili druga davanja osobama koje su uključene ili podržavaju aktivnosti koje prijete miru, sigurnosti i stabilnosti Somalije. To pokazuje da je UN protiv plaćanja otkupnina, što je potvrđeno i rezolucijama 1846(2008.) i 1897(2008.) naglašavajući da plaćanja eskalirajućih iznosa otkupnina potiče rast somalskog piratstva. Prijedlog UN-a i SAD-a da se dvojica vođa³⁹ preko kojih se vrše gotovo sva plaćanja otkupnina stave na listu sankcija čime bi se blokiralo plaćanje otkupnina, bio je blokiran vetom UK-a obrazlažući ga potrebom proučavanja pravnih implikacija. Unatoč tome što se smatra da plaćanje otkupnine nije protivno javnom poretku UK-a,⁴⁰ vlada je bila protiv plaćanja otkupnine u slučaju zarobljene britanske jahte s umirovljenim bračnim parom, obrazlažući da plaćanjem otkupnine ohrabruje buduće zarobljavanje talaca. Čini se da je britanska dilema rezultat pritisaka i interesa pomorske industrije koja smatra da je plaćanje otkupnine jedini mogući način vraćanja broda i posade, a centar pregovaračkih timova je u Londonu pa bi zabrana plaćanja otkupnine značajno otežala njihov rad.⁴¹ Filipinska vlada, pored toga što predviđa obvezno obučavanje posade za obranu od pirata,⁴² shvaćajući da to nije dovoljno za njihovu punu zaštitu, daje brodarima slobodu da pregovaraju plaćanje otkupnine za oslobođenje posade, što je i razumljivo imajući u vidu da filipinska posada čini jednu trećinu ukupnog broja

³⁸ Vidi studiju u kojoj se iznose argumenti za i protiv u odnosu na pitanje trebaju li države dozvoljavati plaćanje otkupnine: Charles Marts, *Piracy Ransoms – Conflicting Perspectives*, One Earth Foundation, Working Paper, August 13, 2010,

³⁹ Abshir Abdillahi and Mohamed Abdi Garaad.

⁴⁰ Vidi: *Masefield AG v. Amlin Corporate Member Ltd.*, (2010) EWHC (Comm) 280, <http://www.scribd.com/doc/28789566/MasefieldAG-v-Amlin-2010> - posjećena 12. siječnja 2012.

⁴¹ Charles Marts, op. cit. str. 33.

⁴² Teresa Cerrojano, *Philippines Orders Anti-Piracy Training for its Sailors to Help Curb Somali Ship Attacks*, Washington Examiner, January 4, 2010, <http://www.washingtonexaminer.com/world/philippines-orders-anti-piracy-training-for-its-sailors-to-help-curb-somali-ship-attacks-80571692.html>. - posjećena 12. 01.12.

pomoraca zaposlenih na trgovačkim brodovima diljem svijeta. Nasuprot tome, odlukom predsjednika Obame broj 13536 od 13. travnja 2010., iako na nedorečen način,⁴³ kažnjiv je svaki akt izravnog ili neizravnog davanja financijske pomoći osobama koje su navedene u samoj odluci, ili onima za koje utvrde određene službe, da izravno ili neizravno ugrožavaju mir, sigurnost ili stabilnost Somalije.

Kao što su države podijeljene u stavovima po pitanju otkupnine, tako su i drugi akteri u suzbijanju piratstva podijeljeni, dajući argumente za i protiv. Najčešći argumenti kojima se opravdava plaćanje otkupnine su da treba upotrijebiti sva moguća sredstva kako bi se spriječila neposredna opasnost od nasilja. Ističe se da jednom kad je brod otet, jedino sredstvo na raspolaganju za oslobođenje broda i posade je plaćanje otkupnine kojim se smanjuje rizik od eskaliranja nasilja, odgovornosti za naknadu štete i opasnosti od ekoloških nesreća. Ukazuje se i na humanitarne razloge koji se vide u profesionalnosti modela somalskih pirata koji nastoje sačuvati živote talaca (kako bi dobili otkupninu), alternativni modeli ne daju garanciju da će se sačuvati životi talaca radi čega je prerizično mijenjati somalski model bez jasne alternative, te da zabrana plaćanja otkupnine neće smanjiti broj napada, a povećat će nasilje i teror. U sadašnjoj situaciji, plaćanje otkupnine ekonomski se čini povoljnije od troškova naoružanih pratnji, povišenih troškova i gubitaka u poslovanju zbog stajanja brodova, a posebno zabrinjava potencijalno izlaganje odgovornosti u slučaju smrti ili ozljede osoba. Ističe se da se plaćanjem otkupnine smanjuje i mogućnost i rizik ekoloških šteta.

Protivnici plaćanja otkupnine, naprotiv, zagovaraju upotrebu svih mogućih sredstava za sprječavanje piratstva na duži period smatrajući da svako plaćanje otkupnine potiče i potpomaže neprekidnu prijetnju od piratstva s vrlo vjerojatnim konačnim ishodom ove eskalacije u oružanoj intervenciji. Plaćanje otkupnine kriminalnoj organizaciji koja zarobljava posadu radi zarade ohrabruje model zarobljavanja za profit što je nezakonito, a to je upravo ono što se prešutno dozvoljava somalским piratima. Zabrana plaćanja otkupnine, iako je mali korak u smanjenju broja napada gledajući kratkoročno, može imati značajan učinak gledajući dugoročno jer je u situaciji kada je vojna intervencija sadašnjih razmjera nedovoljna za odvratanje piratskih napada, nužno učiniti čak i tako mali korak kao što je zabrana plaćanja otkupnine radi uklanjanja motiva za piratstvo. U pogledu humanitarnih razloga ističe se da svako zarobljavanje broda i posade započinje nasiljem i ostaje nasilno te što se više piratskih aktivnosti 'dozvoli' veći broj pomoraca bit će izložen tom nasilju, a plaćanje otkupnine čini pirate još efikasnijim jer im omogućuje kupnju sve suvremenijeg naoružanja. Unatoč tome što pirati nastoje sačuvati živote posade zbog otkupnine, posada je traumatizirana već samim zarobljavanjem koje traje u prosjeku preko 80 dana. Otkupnine omogućuju širenje piratstva i učestalost napada, jer privlači sve veći broj osoba koje u piratstvu vide laku zaradu, a koncentrira i moć u rukama vođa piratskih skupina koje ovise o održavanju bezakonja u Somaliji kako bi mogli

⁴³ Upitno je koji će doseg imati ova odluka s obzirom na njenu nedorečenost. Vidi: Bruce G. Paulsen; Ellen Lafferty Hijacked: The Unlikely Interface Between Somali Piracy and the U.S. Regulatory Regime, Tulane Law Report, Vol. 85, 5-6(2011.), str. 1241.-1256., str. 1249. i dalje.

djelovati bez opasnosti od kažnjavanja. Neke od tih skupina bolje su naoružane i s više sredstava nego regionalna vlast pa ometaju i zarobljavaju pošiljke hrane i onemogućuju njezinu dostavu stanovništvu Somalije koje ovisi o pomoći. UN radi toga smatra piratstvo prijetnjom miru i sigurnosti, a ne treba ignorirati ni vezu pirata i terorista. Ekonomski razlozi za plaćanje otkupnine također ne stoje jer su iznosi u stalnom porastu unatoč kontinuiranog patroliranja vojnih brodova pa će plaćanje otkupnine za manje kompanije postati nemoguće. Duže zadržavanje brodova utječe na gubitak zarade, povećanje premije osiguranja i drugih troškova. Jedini pobjednici postaju pirati, a bavljenje piratstvom postaje profitabilna aktivnost. Plaćanjem otkupnine omogućava se širenje piratstva, a time smanjuje efikasnost patroliranja vojnim brodovima.⁴⁴

3. PRAVNI OKVIR

3.1. Definicija piratstva

Prema čl. 101. Međunarodne konvencije o pravu mora iz 1982. godine (UNCLOS) piratstvo je definirano kao bilo koje od ovih djela:

- (a) svaki nezakoniti čin nasilja ili zadržavanja ili bilo kakva pljačka, koje za osobne svrhe izvrši posada ili putnici privatnog broda ili privatnog zrakoplova i usmjeren:
 - i) na otvorenom moru protiv drugog broda ili zrakoplova ili protiv osoba ili dobara na njima,
 - ii) protiv broda ili zrakoplova, osoba ili dobara na mjestu koje ne potpada pod jurisdikciju nijedne države;
- (b) svaki čin dobrovoljnog sudjelovanja u upotrebi broda ili zrakoplova, ako počinitelj zna za činjenice koje tom brodu ili zrakoplovu daju značaj piratskog broda ili zrakoplova;
- (c) svaki čin kojemu je svrha poticanje ili namjerno omogućavanje nekog djela opisanog u podstavcima (a) ili (b).⁴⁵

Dakle, bitna odrednica piratstva kao instituta međunarodnog prava je, da su se nezakoniti čin nasilja ili pljačka dogodili na otvorenom moru ili mjestu koje ne potpada pod nadležnost niti jedne države pa tada govorimo o apsolutnom piratstvu (*iuris gentium*), za razliku od relativnog piratstva o kojem govorimo kada se nezakoniti čin nasilja ili pljačke čini u granicama nacionalne nadležnosti npr. teritorijalnom moru, unutarnjim morskim vodama, kada podliježe kaznenom zakonodavstvu obalne države.⁴⁶ Treba također istaknuti da iako UNCLOS ne daje definiciju otvorenog mora, u članku 86. se navodi da će se dio VII., koji se

⁴⁴ Charles Marts, op. cit., str. 28.

⁴⁵ Sličnu definiciju piratstva sadrži i čl. 15. Konvencije o otvorenom moru iz 1958. godine.

⁴⁶ Ivo Grabovac, op. cit. str. 463.

odnosi na otvoreno more, primijeniti na sve one dijelove mora koji nisu uključeni u gospodarski pojas, teritorijalno ili unutarnje more država ili u arhipelaške vode arhipelaških država, čime se sužuje pojam otvorenog mora. Stoga se postavilo pitanje, smatraju li se djelom piratstva i djela nasilja i pljačke učinjena u gospodarskom pojasu. Međutim, članak 58. st. 1. UNCLOS-a izričito navodi da u gospodarskom pojasu sve države uživaju pravo slobode plovidbe, prelijetanja i postavljanja kablova i ostale zakonite upotrebe mora s tim povezane, pa se temeljem ove odredbe djelom piratstva smatraju i ona nezakonita djela nasilja i pljačke učinjena u gospodarskom pojasu.⁴⁷

Druga važna odrednica definicije piratstva prema UNCLOS-u je, da se nezakoniti čin nasilja vrši za osobne svrhe (*for private ends*). Ipak, u teoriji se smatra da prema definiciji UNCLOS-a nije nužno da postoji namjera pljačkanja *animus furrandi*, nego da je dovoljno da postoji *animus nocendi*, odnosno namjera nanošenja štete koja može biti i iz osвете ili mržnje.⁴⁸ Neki teoretičari smatraju da izričaj *for private ends* ima za cilj isključiti iz definicije piratstva djela izvršena u ime neke države. Drugi smatraju da ona ima za cilj iz definicije piratstva isključiti ideološke i političke razloge⁴⁹ jer drže da je opće mišljenje da se npr. djela terorizma učinjena iz političkih ciljeva neke skupine, ne može podvesti pod definiciju piratstva prema UNCLOS-u.⁵⁰

Treća odrednica definicije piratstva prema UNCLOS-u je da se zahtijeva prisutnost dvaju brodova tj. da je nezakoniti čin nasilja i pljačke izvršila posada ili putnici privatnog broda ili privatnog zrakoplova protiv broda ili zrakoplova, osoba ili dobara na drugom brodu ili zrakoplovu. Stoga se smatra da ukoliko se otmičari ukrcaju na brod u luci i preuzmu kontrolu nad brodom na otvorenom moru, takvo djelo nije piratsko djelo prema UNCLOS-u, jer nije sudjelovao drugi brod.⁵¹

Ovako određena definicija piratstva preuzeta je u članak 101. UNCLOS-a iz Ženevske konvencije iz 1958. godine, a temelj za obje konvencije nalazimo u Harvardskom Nacrtu iz 1932. godine.⁵² Sastavljači Nacrta suočili su se s nizom različitih mišljenja i prijedloga kako treba glasiti definicija piratstva u

⁴⁷ Ibid.; Tako i: Gotthard Gauci, Piracy and its Legal Problems: With Specific Reference to the English Law of Marine Insurance, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 41, 4(2010), str. 541.-560., str. 543.

⁴⁸ Ivo Grabovac, Piraterija, morsko razbojništvo, kao suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe, *Kapetanov glasnik*, 23(2011.), str. 18.-24., str. 19.

⁴⁹ Vidi: Michael Bahar, Attaining Optimal Deterrence at Sea: A legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations, i John D. Poppetti, Building the Global Maritime Security Network: A Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats, *Naval Law Review*, 73, 87(2008.), str. 92.

⁵⁰ Vidi: Lawrence Azubuike, International Law Regime Against Piracy, *Annual Survey of International and Comparative Law*, Vol. 15, 1(2010.), str. 43.-59., str. 52.

⁵¹ M., Sterio, op. cit. str. 1468.

⁵² The Harvard Research in International Law Draft Convention on Piracy with Comment, 26 *American Journal of International Law*, Supplement 746 (1932.) prema: Barry H., Dubner, On the Definition of the Crime of Sea Piracy Revisited: Customary vs. Treaty Law and the Jurisdictional Implications Thereof, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 42, 1(2011.), str. 71.-100., str. 77. i dalje (u daljnjem tekstu: Nacrt).

međunarodnom pravu, ali nijedna nije bila dovoljno precizna. Smatrali su da se radi o povijesnom fenomenu te da je piratstvo 'zlatnog doba' nestalo davno prije sastavljanja Nacrta. Složili su se, međutim, oko toga da svrha nije uključiti u definiciju sve slučajeve nasilja na osobe ili imovinu iz običajnog prava, nego bez obzira na motiv ili namjeru koja motivira djelo piratstva, kao najvažniji čimbenik koji se ne smije zaobići, uzeti da ono ugrožava kretanje i trgovanje izvan teritorijalne nadležnosti. Smatralo se da treba povući jasnu distinkciju između definicije piratstva prema međunarodnom pravu od definicije prema nacionalnom pravu ili ugovorima pojedinih država. Drugi glavni motiv bio je svrsishodnost, radi čega je u međunarodnu definiciju piratstva uključen samo dio običajnog prava. To, međutim, ne znači da samo zato što je Ženevskom konvencijom iz 1958. i kasnije UNCLOS-om usvojen samo dio običajnog prava u međunarodnoj definiciji piratstva, običajno pravo i dalje ne postoji.⁵³ Stoga je moguće da države u svom nacionalnom pravu definiraju piratstvo i drugačije, što mnoge države i čine.⁵⁴ Međutim, na definiciju piratstva određenu UNCLOS-om danas se ističu značajne kritike u teoriji i praksi jer se smatra da je definicija preuska te da stoga otežava suzbijanje suvremenog piratstva radi čega postoji niz prijedloga da se definicija izmijeni.⁵⁵ U međuvremenu se nastoje naći druga rješenja i bez izmjene Konvencije.

Takva rješenja nalazimo prije svega u izričaju 'piratstvo i oružani napadi protiv brodova' (*piracy and armed robbery against ships*) koji se uvodi Rezolucijom IMO-a A1025(26), a kojom se piratstvo definira kako je definirano člankom 101. UNCLOS-a, dok se oružani napad protiv brodova definira, kao bilo koje od ovih djela:

a) svaki nezakoniti čin nasilja, ili zadržavanja, ili bilo kakva pljačka, ili prijetnja njima, izuzev čina piratstva, izvršeni za osobne svrhe i usmjereni prema brodu ili osobama i imovini na takvom brodu u unutarnjim vodama, arhipelaškim vodama i teritorijalnom moru;

b) svaki čin kojemu je svrha poticanje ili namjerno omogućavanje naprijed opisanog djela.⁵⁶

Očito je da izričaj, oružani napadi protiv brodova, uključuje iste akte nasilja koji

⁵³ Ibid., str. 84.

⁵⁴ Vidi npr. Članak 1135. talijanskog *Codice della navigazione* koji ne precizira mjesto gdje se piratski čin mora dogoditi pa se piratstvom smatra i djelo učinjeno u teritorijalnom moru.

⁵⁵ Za radikalnu izmjenu definicije piratstva zalaže se npr.: Mike Madden, *Trading the Shield of Sovereignty for the Scales of Justice: A Proposal for Reform of International Sea Piracy Laws*, U.S.F. Maritime Law Journal, Vol. 21, 2(2008.), str. 139.-166.; za proširenje prava progona i na teritorijalno more, Vidi: D. Doby, op. cit. str. 577. i dalje.

⁵⁶ Vidi: Rezolucija IMO-a broj: A 1025(26) Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships – Annex 2.2 of December 2, 2009.: 'Armed robbery against ships means any of the following acts:

1. any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of 'piracy' committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;

2. any act of inciting or intentionally facilitating an act described above.'

su opisani i u definiciji piratstva, ali se odnose na one počinjene u teritorijalnom moru, pa se uzima da se ovom definicijom zapravo željelo proširiti definiciju piratstva koja je utvrđena UNCLOS-om i na djela počinjena u teritorijalnom moru. Ovaj izričaj se upotrebljava, ne samo za potrebe statistike IMO-a i IMB-a, nego ga upotrebljavaju i Rezolucije Vijeća sigurnosti UN-a donesene u svezi suzbijanja somalskog piratstva i teritorijalnog proširenja međunarodne nadležnosti.⁵⁷

Smatra se, međutim, da se problem definicije piratstva i međunarodne nadležnosti može riješiti i u okviru drugih međunarodnih instrumenata, posebno SUA Konvencije iz 1988. godine⁵⁸ kojoj je svrha borba protiv svih vidova nasilja na moru koje može ugroziti sigurnost plovidbe broda, a ne samo protiv piratstva, a na koju također upućuje i Rezolucija UN-a 1846(2008.). Lista djela koja Konvencija zabranjuje puno je šira, a izbjegavaju se i restriktivni elementi definicije piratstva prema UNCLOS-u jer se ne traži da je djelo učinjeno u osobnom interesu, niti da je djelo počinjeno na otvorenom moru niti se traži prisutnost dvaju brodova. Osnovni problem kod SUA Konvencije je što ona nije tako široko prihvaćena kao UNCLOS.⁵⁹ U rješavanju problema definicije piratstva može pomoći i Konvencija protiv uzimanja talaca⁶⁰ iz 1979. jer se u slučaju somalskog piratstva redovito otima i zadržava posada radi otkupnine. Također se može primijeniti i Konvencija Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnoga organiziranog kriminaliteta (UNTOC) iz 2000. godine⁶¹ jer su u izvršenju djela piratstva redovito involvirane organizirane skupine, a Konvencija omogućuje iniciranje postupaka i protiv osoba sa sjedištem u trećim državama koje financiraju pirate i pomažu u pranju novca od otkupnina.

⁵⁷ Detaljnije u svezi Rezolucija UN-a vidi *infra* pod 4.2. Mjere UN-a, a posebno u svezi Rezolucija kojima se dozvoljava proširenje međunarodne nadležnosti i na teritorijalno more Somalije 1816(2008.), i na kopno Somalije 1851(2008.). Proširenje međunarodne nadležnosti ovim Rezolucijama važno je i iz razloga što je Somalija svojim zakonom iz 1972. godine proglasila širinu svog teritorijalnog mora na 200 milja, pa iako je potvrdila UNCLOS 1989. godine, nema sigurnih podataka da je zakon izmijenjen u skladu s UNCLOS-om. Stoga je donošenjem Rezolucije 1816(2008.) izbjegnuto eventualni konflikt između nacionalnog zakona i UNCLOS-a u pogledu širine teritorijalnog mora Somalije. Prema: Tulio Traves, Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia, *The European Journal of International Law*, Vol. 20, 2(2009.), str. 399.-414., str. 407.

⁵⁸ Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988, usvojeni 10. ožujka 1988., stupili na snagu 1. ožujka 1992.; 2005 Protocols to the SUA Treaties, od 14. listopada 2005., stupili na snagu 28. srpnja 2010. Vidi: IMO Status of Conventions on 3/1/2012.

⁵⁹ Ukupno 158 država stranaka na dan 3. siječnja 2012. Vidi: IMO Status of Conventions on 3/1/2012.

⁶⁰ International Convention against the taking of Hostages (Hostages Convention), 1979, usvojena 17. prosinca 1979., stupila na snagu 3. lipnja 1983., ima 168 država stranaka. UNTC – Status of Treaties http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XVIII-5&chapter=18&lang=en – 04. 02. 12.

⁶¹ United Nations Convention against Transnational Organized Crime (UNTOC) and the Protocols Thereto, usvojena Rezolucijom A/RES/55/25 od 15. studenog 2000. godine, stupila na snagu 29. rujna 2003. Ukupno 165 država stranaka na dan 04. veljače. 2012. Vidi: UNTC – Status of Treaties http://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-12&chapter=18&lang=en.

3.2. Nadležnost

Članak 110. UNCLOS-a izuzetno dozvoljava državama intervenciju i pregled na otvorenom moru i stranog broda, ako se sumnja na piratstvo kako ga definira međunarodno pravo.⁶² Svaka država, međutim, može na otvorenom moru ili na bilo kojem drugom mjestu koje ne potpada pod jurisdikciju nijedne države i uzaptiti piratski brod ili zrakoplov ili brod ili zrakoplov koji je otet djelom piratstva i nalazi se u vlasti pirata te uhititi osobe i zaplijeniti dobra na njima. Sudovi države koja je izvršila uzapćenje mogu odlučiti o kaznama koje treba izreći i o poduzimanju mjera prema brodovima, zrakoplovima ili dobrima, ne dirajući u prava trećih osoba koje postupaju u dobroj vjeri.⁶³ Ova odredba čini izuzetak od pravila da na otvorenom moru svaka država vrši vlast samo nad svojim državljanima i brodovima svoje zastave, ali samo kažnjavanje vrši se na temelju internog prava odnosne države.

Treba također istaknuti da uzapćenje zbog piratstva ne mogu izvršiti trgovački brodovi, nego samo ratni brodovi ili vojni zrakoplovi, ili drugi brodovi ili zrakoplovi koji nose vanjske znakove prema kojima se jasno raspoznaje da su u vladinoj službi i da su ovlašteni u tu svrhu.⁶⁴ U svezi s uzapćenjem broda ili zrakoplova zbog sumnje da je učinjeno djelo piratstva, a ispostavi se da je uzapćenje izvršeno bez valjanih razloga, država koja je uzaptila brod ili zrakoplov odgovorna je državi čiju pripadnost ima brod ili zrakoplov za sav gubitak ili štetu prouzročenu uzapćenjem.⁶⁵

Već je rečeno da je bitna odrednica definicije piratstva da su djela nasilja i pljačke izvršena na otvorenom moru. To djeluje ograničavajuće ratnim brodovima angažiranim za provođenje akcija suzbijanja piratskih napada na trgovačke brodove kad se napadi vrše u teritorijalnom moru Somalije ili drugih susjednih zemalja gdje intervencija stranih ratnih brodova predstavlja povredu suvereniteta obalne države. Postavljalo se stoga, niz pitanja o pravnoj utemeljenosti vojnopomorskih intervencija drugih država u teritorijalnom moru Somalije i trećih susjednih država. U tu svrhu Vijeće sigurnosti donijelo je niz Rezolucija počevši od Rezolucije 1814(2008.) kojom se pozivaju države koje imaju sredstva i mogućnosti da sudjeluju u vojnopomorskim akcijama suzbijanja piratstva i oružanih napada protiv brodova, do onih kojima se proširuje pravni okvir za te akcije i na teritorijalno more Somalije, Rezolucija 1816(2008.) te na operacije na kopnu Somalije, Rezolucija 1851(2008.).⁶⁶

Prema izričitoj odredbi UNCLOS-a sudovi države koja je izvršila uzapćenje

⁶² Čl. 110. UNCLOS-a utvrđuje da ratni brod na otvorenom moru neće biti ovlašten pregledati strani brod ako nema ozbiljnih razloga sumnjati: a) da se brod bavi piratstvom; b) da se brod bavi trgovinom robljem; c) da se brod bavi neovlaštenim emitiranjem; d) da je brod bez državne pripadnosti; e) da je brod, iako vije stranu zastavu ili odbija istaknuti svoju zastavu, iste državne pripadnosti kao i ratni brod. Čl. 22. Ženevske konvencije o otvorenom moru iz 1958. godine predviđao je također mogućnost pregleda stranog broda, ali samo u slučajevima a), b) i e).

⁶³ Čl. 105. UNCLOS-a (isto kao u čl. 19. Ženevske konvencije o otvorenom moru, 1958.).

⁶⁴ Čl. 107. UNCLOS-a (slično i u čl. 21. Ženevske konvencije o otvorenom moru, 1958.).

⁶⁵ Čl. 106. UNCLOS-a (isto kao u čl. 20. Ženevske konvencije o otvorenom moru, 1958.).

⁶⁶ Detaljnije vidi *infra* pod 4.2. Mjere UN-a.

moгу odlučiti i o kaznama koje treba izreći kao i o poduzimanju mjera prema brodovima, zrakoplovima ili dobrima koje je uzaptila. Međutim, suđenje i kažnjavanje nije obveza država, nego samo mogućnost koju država može, ali ne mora koristiti. U rješavanju pitanja nadležnosti država za suđenje piratima upućuje se i na moguću primjenu već spomenute SUA Konvencije i Konvencije protiv uzimanja talaca. Prednosti obiju konvencija su što te konvencije obvezuju države stranke da počinitelje djela privedu i da im sude ili izruče državama koje će im suditi. Odnose se i na djela počinjena u teritorijalnom moru, i obvezuju države stranke na najveću mjeru suradnje u svezi provođenja kaznenih postupaka i kažnjavanja počinitelja.

3.3. Zašto je izostalo učinkovito suđenje i kažnjavanje pirata?

Države čiji su ratni brodovi u okviru poduzetih vojnopomorskih operacija⁶⁷ uhitili pirate, nerado privode pirate u svoju zemlju radi suđenja. Za to postoji više razloga. Da bi se mogle koristiti mogućnošću koju im daje UNCLOS da sude piratima, države bi morale imati u svojim nacionalnim propisima utvrđeno djelo piratstva, kao i kazne zapriječene za to djelo.⁶⁸ Pokazalo se da sve države svojim nacionalnim propisima nisu regulirale djelo piratstva, a za one koje imaju propise po pitanju piratstva, pokazalo se da su manjkavi i nedostatni ili je suđenje počiniteljima uvjetovano određenom vezom s tom državom (državljanstvo počinitelja ili žrtava, odnosno zastava napadnutog broda),⁶⁹ iako međunarodno pravo to ne zahtijeva s obzirom na postojanje međunarodne nadležnosti prema članku 105. UNCLOS-a prema kojem 'svaka država' ima pravo uhićenja i suđenja piratima. Stoga se često događa da se uhićenim piratima ne može suditi po nacionalnom pravu države koja ih je uhitila, pa su ratni brodovi tih država, nakon oduzimanja oružja, puštali pirate na slobodu.⁷⁰

⁶⁷ Vidi *infra* pod 4.1. Vojnopomorske operacije.

⁶⁸ Temeljem Rezolucije 64/71 Generalne skupštine UN-a države su pozvane poduzeti potrebne korake prema nacionalnim propisima za učinkovito privođenje i suđenje osobama osumnjičenim za djela piratstva (t. 72) i aktivno surađivati na suzbijanju piratstva prihvaćanjem mjera IMO-a, ali i usvajanjem nacionalnih propisa (t. 74). Kako bi se državama olakšao uvid u nacionalna zakonodavstva u svezi piratstva, Division for Ocean Affairs and the Law of the Seas (DOALOS), International Maritime Organization (IMO) i United Nations Office on Drugs and Crime (UNDOC) pripremili su pregled nacionalnih propisa u svezi piratstva prema podacima primljenim od pojedinih država članica UN-a kao i direktan pristup nacionalnim propisima putem web stranice DOALOS-a http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm - posjećena 12. siječnja 2012.

⁶⁹ Vidi: Daniel Wallis, NATO frees pirate hostages, Belgian Ship seized, Reuters 18 April 2009: 'They can only arrest them if the pirates are from the Netherlands, the victims are from the Netherlands, or if they are in Netherlands waters', Vidi: <http://www.reuters.com/article/2009/04/18/us-somalia-piracy-idUSL111637320090418?pageNumber=2&virtualBrandChannel=0> - posjećena 12. siječnja 2012.

⁷⁰ Npr. Praveen Swami, We're firing blanks in the war against piracy, The Telegraph, World, April 12th 2011.: 'This week it has emerged that 17 Somali pirates captured by HMS Cornwall in February were given meals, medical check-ups and cigarettes before being set free after the captain was advised that Britain had no legal framework to prosecute them.' I dalje: 'Jack Lang, the UN' special adviser on piracy has admitted that nine out of 10 of the hundreds of pirates captured have been released because of legal issues.' <http://blogs.telegraph.co.uk/news/praveenswami/100083579/we%e2%80%99re-firing-blanks-in-the-war-against-piracy/>

Djelomično radi toga, ali i radi pomoći državama regije da usklade svoje nacionalno zakonodavstvo, na 98. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a održanom 4. - 8. travnja 2011., razmotren je set dokumenata kojima se identificiralo ključne elemente koji bi uključivanjem u nacionalne propise država doprinijeli učinkovitijoj provedbi međunarodnih konvencija koje se odnose na piratstvo i proslijeđen je državama⁷¹ kako bi im se pomoglo pri izradi novih ili preispitivanju svojih već postojećih propisa po pitanju piratstva.

Drugi razlog zašto se pirati uhićeni od strane ratnih brodova pojedinih država koje sudjeluju u vojnopomorskim akcijama najčešće puštaju na slobodu i vraćaju u Somaliju je nesklonost, posebno zapadnih država, da prihvate suđenje piratima bojeći se da bi oni prije, za vrijeme ili nakon suđenja mogli tražiti azil.⁷² Osim toga, većina europskih država vezana je obvezama iz različitih konvencija o ljudskim pravima,⁷³ a zbog specifičnosti tih postupaka, teško je osigurati prevoditelje, branitelje, svjedoke itd. pa ti postupci mogu biti vrlo otegotni, dugotrajni i skupi. Vraćanje pirata na suđenje u Somaliju nije moguće jer pravni sustav u Somaliji ne funkcionira i ne postoje sudovi koji bi im mogli suditi. Sve to dovodi do neučinkovitosti u suđenju i kažnjavanju pirata. Neke države stoga,⁷⁴ da bi se riješile problema oko suđenja piratima, nastoje zaključiti ugovore s državama u regiji, najčešće s Kenijom,⁷⁵ radi transfera uhićenih pirata i njihovom suđenju pred nacionalnim sudovima država u regiji. To je učinila i EU zaključivši ugovor s Kenijom i Mauricijusom o transferu pirata uhićenih brodovima vojnopomorske operacije ATALANTA,⁷⁶ a slične ugovore nastoji se zaključiti i s ostalim državama regije i trećim državama voljnim preuzeti suđenja piratima⁷⁷ iako države ne

⁷¹ Vidi: IMO Circular Letter No. 3180 od 17. svibnja 2011. kojem su kao Dodatak priloženi dokumenti od 18. veljače 2011. podneseni na 86. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a i to: LEG 98/8 – Piracy, Uniform and consistent application of the provisions of International conventions relating to piracy, (IMO Secretariat); LEG 98/8/1 - Piracy: elements of national legislation pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, (UN-DOALOS); LEG 98/8/2 – Piracy Establishment of a legislative framework to allow for effective and efficient piracy prosecutions, (UNDOC), LEG 98/8/3 – Piracy: Elements of national legislation pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Seas, 1982, (UN-DOALOS); LEG 98/8/4 Piracy – Establishment of a legislative framework to allow for effective and efficient piracy prosecutions, dated 25 February 2011 (submitted by Ukraine). Vidi: http://www.un.org/Depts/los/piracy/circular_letter_3180.pdf - posjećena 12. siječnja 2012.

⁷² Ademun, Odeke, op. cit. str. 151.

⁷³ Npr.: International Covenant for Civil and Political Rights, December 16, 1966; European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms, November 4, 1950.

⁷⁴ Npr. UK, Danska, SAD itd.

⁷⁵ Kenija prihvaća transfer i suđenje piratima, a za uzvrat dobiva određenu kompenzaciju radi pokrića troškova suđenja kroz program pomoći za sudsku pomoć koji obuhvaća plaće, opremu ureda, njihovo uređenje, troškove putovanja itd. Vidi: Eugen Kontorovich, op. cit. str. 269.

⁷⁶ Vidi *infra* pod 4.1. Vojnopomorske akcije.

⁷⁷ S tim u vezi treba spomenuti da je RH zaključila Sporazum s EU o učestvovanju u vojnopomorskoj operaciji EU-a ATALANTA te da je tim Sporazumom, odnosno njegovim Dodatkom (vidi *publiže infra* pod 4.1) prihvatila transfer osoba koje su osumnjičene da su počinile djela piratstva ili oružane pljačke u somalskom teritorijalnom moru i koje su pritvorene od pomorskih snaga vođenih od strane EU (EUNAVFOR) Republici Hrvatskoj te postupanje prema njima nakon takvog transfera. Trebalo bi, stoga utvrditi da li RH u svom internom pravu ima adekvatne odredbe temeljem kojih bi mogla suditi transferiranim osobama. Napominje se da je Kaznenim zakonom iz 1997. (NN 110/97 sa kasnijim

prihvaćaju transfer neograničenog broja pirata, nego odlučuju o tome od slučaja do slučaja.⁷⁸

Postavlja se, međutim, pitanje je li transfer pirata u treće države u skladu s člankom 105. UNCLOS-a. Većina autora smatra da članak 105. UNCLOS-a daje svim državama pravo uhićenja pirata, ali da im suditi mogu samo sudovi države čiji ih je ratni brod uhitio te da se nadležnost iz čl. 105. UNCLOS-a ne može prenositi na treće države⁷⁹ jer ugovori o transferu nemaju uporišta u UNCLOS-u, iako to do sada nije utvrđivano pred sudovima. Kako je transfer i suđenje u interesu obiju država, vjerojatno niti neće doći do sudskog spora po tom pitanju, osim ako netko od pirata ne ospori nadležnost kenijskog suda. Osim toga, države su također dužne voditi računa da transferom ne povrjeđuju pravo na pravedno suđenje i druga prava pirata.⁸⁰

4. MJERE KOJE SE PODUZIMAJU RADI SUZBIJANJA SOMALSKO PIRATSTVA

4.1. Vojnopomorske operacije

I dok se u okviru međunarodne zajednice raspravljalo o pravnoj definiciji piratstva i dozvoljava li međunarodno pravo uhićenje zbog piratstva i oružanih napada na brodove u teritorijalnom moru Somalije i susjednih zemalja, akcije angažiranih ratnih brodova bile su usmjerene samo na odbijanje oružanih napada, a ne i na uhićenje i kažnjavanje aktera tih napada koji su najčešće bivali puštani na slobodu. U tim uvjetima, napadi na brodove su postajali sve učestaliji i opasniji uz upotrebu sve opasnijeg oružja i šireći se na sve većem području zahvaćajući danas veći dio Indijskog oceana.⁸¹

Povodom napada somalskih pirata na brodove kojima se prevozila humanitarna pomoć, Vijeće sigurnosti UN-a donosi Rezoluciju 1814(2008.) od 15. svibnja 2008. pozivajući države i regionalne organizacije na suradnju i poduzimanje akcija za zaštitu tih brodova. Temeljem Rezolucije uspostavlja se pod američkim vodstvom

izmjenama), u članku 180. propisano djelo Morsko i zračno razbojništvo temeljem kojeg bi se moglo suditi piratima, dok je u novom Kaznenom zakoniku (NN 125/2011 od 7. 11. 2011. koji stupa na snagu 1. siječnja 2013.) u Glavi XXII. KAZNENA DJELA PROTIV SIGURNOSTI PROMETA, propisano kazneno djelo Napad na zrakoplov, brod ili nepokretnu platformu, očito temeljem SUA Konvencije. Ne ulazeći u analizu odredbi KZ-a, s obzirom na obveze preuzete naprijed navedenim Dodatkom Sporazumu između EU i RH te s obzirom na rezoluciju 64/71UN-a, trebalo bi utvrditi da li propisi RH udovoljavaju uvjetima za suđenje piratima.

⁷⁸ 'According to a declaration of the Kenyan Foreign Minister, these are 'memoranda of understanding' which will not, however, be an open door for dumping pirates onto Kenyan soil. They will function on a case-by-case basis'. Tullio Treves, Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia, The European Journal of International Law, Vol. 20, 2(2009), str. 399.-414., str. 411.

⁷⁹ Eugen, Kontorovich, op. cit. str. 270.

⁸⁰ Vidi npr.: Convention against Torture and Other Cruel, Inhuman, or Degrading Treatment or Punishment, December 10, 1984; Convention Relating to the Status of Refugees, July 28, 1951.

⁸¹ Piratski napadi danas sežu do 1.700 nm od obale u površini oko 3 milijuna km².

vojnopomorska skupina CTF 150⁸² čija je misija bila osigurati siguran prolazak za brodove s humanitarnom pomoći i ostale trgovačke brodove kroz visokorizično područje Adenskog zaljeva organiziranim koridorom⁸³ uz pratnju vojnih brodova. Uz američke brodove u misiji sudjeluju i brodovi Kanade, Danske, Njemačke, Francuske, Velike Britanije, Pakistana i Južne Koreje. Povodom povećanja broja napada, 2. lipnja 2008., Vijeće sigurnosti UN-a donosi Rezoluciju 1816(2008.), pozivajući države na suradnju i koordinaciju akcije s TFG, dajući im odobrenje za djelovanje i u teritorijalnim vodama Somalije uz prethodno obavještanje TFG. NATO uspostavlja operaciju ‘*Ocean Shield*,’ a EU prvu pomorsku mirovnu operaciju EU NAVFOR Somalia – ATALANTA⁸⁴ u kojoj sudjeluje i RH.⁸⁵

Mandat ove operacije je: zaštita brodova WFP i drugih trgovačkih brodova na otvorenom moru i u teritorijalnom moru Somalije, nadzor obalnog područja i područja teritorijalnog mora Somalije u kojima postoji opasnost, te poduzimanje nužnih koraka, uključujući i uporabu sile za odvratanje, sprječavanje i okončanje akata piratstva i oružanih napada na brodove na području operacija. Ove tri misije pomažu i druge države ne-članice među kojima Kina, Rusija i Indija, pa su do kraja 2008. godine 23 države sudjelovale svojim vojnim brodovima u ovom području. Procjenjuje se da u programu patroliranja sudjeluje između 30 i 40 brodova dnevno. Strategija je defenzivna uz umjerena sredstva i uz upotrebu sile samo u slučaju samoobrane, a sastoji se od patroliranja mora, pregleda i razbijanja piratskih grupa, a ako je nužno odbijanja napada pirata od trgovačkih brodova i, ukoliko je to moguće, njihovog uzapćenja. Takva strategija više je nastojala spriječiti napade patroliranjem i sve većom nazočnošću vojnih brodova u tom području, a u rijetkim slučajevima u kojima je dolazilo do uzapćenja pirata, oni su najčešće bili razoružani i vraćeni u Somaliju jer im se nije imalo gdje suditi s obzirom na nefunkcioniranje somalijskog pravosuđa.⁸⁶

⁸² *Combined Task Force CTF - 150*, kasnije zamijenjena s *CTF 151*.

⁸³ *Maritime security Patrol Area - MSPA*, sada *International Recommended Transit Corridor – IRTC*.

⁸⁴ *Atalanta* – Lik iz starogrčke mitologije.

⁸⁵ Treba istaknuti da je, osim Norveške i RH, iako nije članica EU, pozvana sudjelovati od 2009. u operaciji Atalanta, sa do 5 časnika. Vidi: Ante Urlić, Operacija Atalanta EU NAVFOR Somalia – ATALANTA, Hrvatski vojnik-internet izdanje, broj 295, lipanj 2010., <http://www.hrvatski-vojniki.hr> – posjećena 14. 11. 2011.; Vidi također: Zakon o potvrđivanju sporazuma između RH i EU o sudjelovanju RH u vojnoj operaciji EU radi pridonošenja odvratanju, prevenciji i sprječavanju djela piratstva i oružane pljačke uz obalu Somalije (OPERACIJA ATALANTA) s Dodatkom Odredbi o uvjetima i načinima transfera osoba koje su osumnjičene da su počinile djela piratstva ili oružane pljačke u somalskom teritorijalnom moru i koje su pritvorene od pomorskih snaga vođenih od strane EU (EUNAVFOR), transfera zaplijenjene imovine u posjedu EUNAVFOR-a od strane EUNAVFOR-a Republici Hrvatskoj te postupanje prema njima nakon takvog transfera, od 4. veljače 2010., NN-MU 1/2010. od 17. veljače 2010.

⁸⁶ O problemu suđenja piratima vidi *supra* pod 3.3.

4.2. Mjere UN-a

Osim vojnopomorskih akcija patroliranja mora uz obale Somalije, koje su značajno doprinijele smanjenju uspješnosti piratskih napada na brodove,⁸⁷ borbi protiv somalskog piratstva značajan doprinos je dalo Vijeće sigurnosti UN-a donošenjem Rezolucije 1814(2008.) kojom su inicirane vojnopomorske akcije, do onih kojima se proširuje pravni okvir za te akcije i na teritorijalno more Somalije, Rezolucija 1816(2008.) te na operacije na kopnu Somalije, Rezolucija 1851(2008.) koja se smatra jednom od najstrožih rezolucija, jer se državama daje pravo uhićenja pirata i na teritoriju neke suverene države.⁸⁸ Radi toga je pri donošenju ove Rezolucije niz država smatrao da je potrebno posebno naglasiti da se radi o izuzetku zbog veličine problema u Somaliji, te da je ovlaštenje privremeno i dano na zahtjev TFG samo u jednu svrhu, suzbijanje piratstva i to samo od onih država koje surađuju s TFG poštujući međunarodno pravo.⁸⁹ Osim ovih, Vijeće sigurnosti UN-a donijelo je još i niz daljnjih Rezuolucija kojima se države npr. pozivaju na stvaranje pretpostavki za suđenje uhićenim piratima u državama koje su ih uhitile i u državama regije zaključenjem dvostranih i višestranih ugovora za izručenje i suđenje, Rezolucija 1918(2010.), na sprječavanje ilegalnog izlova ribe i ilegalnog odlaganja štetnih tvari te suđenje osobama za to odgovornim ukoliko su pod njihovom nadležnošću, kao i suđenje inicijatorima i financijerima piratskih napada i osobama koje pomažu u ‘pranju novca’ od otkupnina, Rezolucija 1950(2010.), na suradnju za osnivanje specijalnih sudova i izgradnju zatvorskih kapaciteta u Somaliji i regiji, Rezolucije 1976 i 2020(2010.), na suradnju za pomoć pomorcima i njihovim obiteljima te puštanju na slobodu svih zatočenih pomoraca, Rezolucija 2015(2011.) itd.⁹⁰

Generalna Skupština UN-a je svojom Rezolucijom 64/71 pozvala države da poduzimaju korake prema svom nacionalnom pravu za uhićenjem i suđenjem osoba koje su učinile djelo piratstva te pozvala da u nacionalno pravo unesu

⁸⁷ Vidi *supra* bilj. 31.

⁸⁸ Vidi: Eugene Kontorovich, ‘A Guantanamo on the Sea’ – The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists, *California Law Review*, Vol. 98; 243(2010.) str. 243.-276., str. 249.

⁸⁹ U točki 10. Rezolucije 1850(2008.) naglašava se:

‘10. *Affirms* that the authorization provided in this resolution apply only with respect to the situation in Somalia and shall not affect the rights or obligations or responsibilities of Member States under international law, including any rights or obligations under UNCLOS, with respect to any other situation, and underscores in particular that this resolution shall not be considered as establishing customary international law, and *affirms further* that such authorizations have been provided only following the receipt of the 9 December 2008 letter conveying the consent of the TFG’;

⁹⁰ Rezolucije Vijeća sigurnosti UN-a: Rezolucija 1814 od 15. 5. 2008., Rezolucija 1816 od 2. 6. 2008., Rezolucija 1838 od 0. 10. 2008., Rezolucija 1846 od 2. 12. 2008., Rezolucija 1851 od 16. 12. 2008., Rezolucija 1897 od 30. 11. 2009., Rezolucija 1918 od 27. 4. 2010., Rezolucija 1950 od 23. 11. 2010., Rezolucija 1976 od 11. 4. 2011., Rezolucija 2015 od 24. 10. 2011., Rezolucija 2020 od 22.11. 2011.; Reportoire of the Practice of the Security Council, 16th Supplement 2008-2009, <http://www.un.org/en/sc/repertoire> - posjećena 05. 12.2011.; Oceans and Law of the Sea, United Nations Documents on Piracy, http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_documents.htm - 05.12.2011.; Vidi i: Ademun, Odeke, op. cit. str. 137-138.;

odredbe koje će to omogućiti.⁹¹ Zbog nemogućnosti država regije da prihvate suđenje u svim slučajevima piratstva, raspravljalo se i o nizu drugih opcija radi učinkovitijeg suđenja i zatvaranja pirata.⁹² Bilo je prijedloga za uspostavu posebnog međunarodnog suda za suđenje piratima, ili mješovitih (*hybrid*) sudova, posebnih odjela pri sudovima regionalnih država, regionalnih sudskih centara sve do prijedloga suđenja u samoj Somaliji ili pred nacionalnim somalskim sudovima osnovanim u susjednim državama. Rasprave su pokazale da niti jedan koncept nije u potpunosti prihvatljiv, najčešće zbog predugog vremenskog perioda i prevelikih financijskih sredstava potrebnih za njihovo ostvarenje, jer kod ocjene mogućih opcija treba uzeti u obzir niz čimbenika: veliki broj osumnjičenika za piratstvo kojima bi trebalo suditi, troškovi suda, posebno u slučaju osnivanja novih međunarodnih sudova, ustanovljavanje propisa po kojima bi ti sudovi sudili, a sve to bi značajno utjecalo na kašnjenje u djelovanju takvih sudova. U nastojanjima stvaranja preduvjeta za donošenje antipiratskih zakona u Somaliji i državama regije kao i za omogućavanje suđenja uhićenim piratima te njihovo zatvaranje, značajan doprinos dali su UNDOC,⁹³ UNPOS,⁹⁴ CPGs.⁹⁵

4.3. Mjere IMO-a

Međunarodna pomorska organizacija (IMO), radi na suzbijanju piratstva već 30 godina. U ranim 1980-im, žarište je bilo područje Gvinejskog zaljeva (*Gulf of Guinea*), a krajem 1990-tih to postaje područje Malacca Strait, Singapur i Južno kinesko more za koje područje je IMO osmislio niz načina suzbijanja piratstva uz pozitivne rezultate.⁹⁶

⁹¹ UN General Assembly Resolution 64/71 od 12. ožujka 2010. (točka 72. i 74). Vidi: <http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/466/09/PDF/N0946609.pdf?OpenElement> – posjećena 13. 01. 2012.; Kompilaciju nacionalnih propisa u odnosu na piratstvo koju je pripremio UNDOC vidi: http://www.un.org/Depts/los/piracy_national_legislation.htm – posjećena 05. prosinca 2011.; Vidi: Patricia O'Brien, Statement on Informal Meeting of the General Assembly on Piracy, 14 May, 2010.

⁹² Piracy off the coast of Somali, Further written evidence, of Douglas Guilfoyle, International cooperation in the prosecution of Somali pirates, 4 July, 2011; <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cm/aff/writev/1318/m09.htm> – posjećena 26. siječnja 2012.

⁹³ *United Nations Office for Drugs and Crimes* – UNDOC, iako se ne radi o specijaliziranoj agenciji za pomorstvo, nego za kriminal općenito, ova agencija UN-a doprinijela je posebno u razvijanju antipiratskih odredbi u nacionalnim zakonodavstvima bez kojih nije moguće voditi postupke i kažnjavati uhićene, a također i u poticanju zaključenja i implementacije dvostranih i višestranih ugovora između RU/US i Kenije i Seychella radi suđenja osumnjičenim piratima. Tri glavna cilja UNDOC-a su: 1. pravedno i djelotvorno suđenje i zatvaranje osumnjičenih za piratstvo u državama regije, 2. humano i sigurno zatvaranje u Somaliji i 3. dugoročno (unatoč izazovima s tim povezanim) pravedno i djelotvorno suđenje u samoj Somaliji.

⁹⁴ *United Nations Political Office for Somalia* – UNPOS, osnovan 1995. i zadužen pripremiti sveobuhvatnu i potpunu Strategiju UN-a u Somaliji.

⁹⁵ Vidi *supra* bilješka 19.

⁹⁶ Nastojanjima IMO-a, 2004. je zaključen, a 2006. stupio na snagu višestrani ugovor ReCAAP (The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia), kojem je do danas pristupilo 17 država, a temeljem kojeg se pružila pomoć u stvaranju i uspostavi učinkovitog sustava djelovanja i pojačane kontrole tog područja od strane samih obalnih država. Temeljem tog ugovora osnovan je i ReCAAP ISC (ReCAAP Information Sharing Centre) radi razmjene informacija o incidentima, podrške i suradnje među državama strankama što je sve doprinijelo značajnom smanjenju

Upravo je IMO 2005. godine prvi svratio pozornost UN-a na ozbiljnost problema piratstva uz obale Somalije pozivajući na zajedničku akciju svih međunarodnih čimbenika, posebno onih država koje raspolažu mogućnostima i sredstvima. Naime, kao što se i u drugim područjima zahvaćenim piratstvom uočilo, učinkoviti rezultati u borbi protiv piratstva mogu se ostvariti samo harmoniziranom i širom akcijom međunarodne zajednice uključujući sve one države koje imaju mogućnosti i sredstva za uklanjanje samih uzroka piratstva u pojedinom području i pružanju pomoći obalnim državama radi uspostave i omogućavanja učinkovitog djelovanja pravnog sustava koji bi oštro sankcionirao sve osobe koje sudjeluju u piratskim akcijama, njihovom planiranju i pomaganju bilo na kopnu ili na moru. Rezolucijom A. 1025(26) Skupštine IMO-a sa 26. zasjedanja održanog 2. prosinca 2009. usvojena su Pravila u svezi istrage zločina piratstva i oružanih napada protiv brodova (*Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*), a u čijem Dodatku je, uz definiciju piratstva prema članku 101. UNCLOS-a, utvrđena i definicija 'oružanih napada protiv brodova,' odnosno *armed robbery against ships*, na koje se također primjenjuje *Code*. Radi bolje implementacije Rezolucije A.1025(26), IMO je utvrdio i Smjernice⁹⁷ koje bi trebale pomoći u istrazi, očuvanju i razmjeni dokaza te time olakšati i učiniti efikasnijim suđenja osobama uhićenim zbog piratstva i oružanih napada protiv brodova.

Osim toga, po uzoru na uspješan *ReCAAP Agreement* za Aziju, IMO je inicirao zaključenje regionalnog ugovora u svezi suzbijanja piratstva i oružanih napada protiv brodova u području Zapadnog indijskog oceana i Adenskog zaljeva *The Djibouti Code of Conduct*⁹⁸ kojim se države stranke obvezuju surađivati radi razmjene i objave informacija, zaustavljanja brodova i zrakoplova pod sumnjom da se bave piratstvom i oružanim napadima, osiguranja uzapćenja i suđenja osobama koje vrše ove zločine, te davanja pomoći, brige i omogućavanja repatrijacije žrtvama piratstva i oružanih napada protiv brodova. Da bi se pokazala odlučnost u suzbijanju i somalskog piratstva, IMO je 2011. godinu označio kao godinu zajedničke usklađene borbe protiv piratstva (*Piracy: Orchestrating the Response*) naznačujući ciljeve te akcije (*Action Plan*) u 6 točaka⁹⁹ i stavljaajući ih u vremenski

broja piratskih napada u području Malacca Strait, Singapura i Indonezije.

⁹⁷ IMO Guidelines to assist in the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships MSC.1/Circ.1404 od 23. svibnja 2011.

⁹⁸ Na temelju IMO Rezolucije 1002(25) od 27. 11. 2007., usvojen je 29. siječnja 2009. *The Djibouti Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden*. Od 21 države regije koje mogu postati strankom ugovora, do kraja kolovoza 2011. ukupno 18 država je pristupilo ugovoru a to su: *Comoros, Djibouti, Egypt, Eritrea, Ethiopia, Jordan, Kenya, Madagascar, Maldives, Mauritius, Oman, Saudi Arabia, Seychelles, Somalia, Sudan, United Arab Emirates, United Republic of Tanzania, Yemen*. <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf> – posjećena 16. studenoga 2011.

⁹⁹ Ciljevi IMO protupiratske akcije: 1. Povećati pritisak na političkoj razini radi puštanja svih talaca koje drže pirati; 2. Preispitati i poboljšati IMO preporuke državama i pomorcima i poduprijeti postupanje u skladu sa Smjernicama najbolje prakse (*Best Management Practice - BMP*) i preporučenim preventivnim mjerama izbjegavanja i obrane koje brodovi trebaju slijediti; 3. Podupirati veću podršku mornarice i bolju koordinaciju s njom; 4. Podupirati koordinaciju i suradnju u protupiratskim postupcima među državama,

kontekst u kojem se pojedini ciljevi mogu ostvariti.

4.4. Mjere pomorske industrije

4.4.1. *Prevenција - Best Management Practice - BMP*¹⁰⁰

Shvaćajući, međutim, da se konačan cilj potpunog eliminiranja piratstva ne može postići preko noći, IMO u međuvremenu preporuča državama, brodarima i pomorcima da se strogo pridržavaju predviđenih i preporučenih procedura utvrđenih kao najboljih na temelju dosadašnjih iskustava u izbjegavanju i odbijanju napada pirata u skladu sa Smjernicama najbolje prakse za zaštitu od pirata (*Best Management Practice - BMP*), da u skladu s tim procedurama pripreme svoje brodove i posadu te da učine sve što je u njihovoj moći za izbjegavanje i odbijanje napada pirata,¹⁰¹ ali ne preporučuje niti naoružavanje posade niti upotrebu naoružane pratnje na brodovima smatrajući da to može izazvati još brutalnije djelovanje pirata prema posadi.¹⁰² Smanjenje uspješnosti piratskih napada od kolovoza 2008. kada je oko 50% piratskih napada bilo uspješno za razliku od istog razdoblja 2011. kada je ispod 20% piratskih napada bilo uspješno, IMO pripisuje upravo činjenici da se brodovi dosljednije pridržavaju BMP3, koji je tada bio u primjeni.

4.4.2. *Upotreba naoružane pratnje na brodovima – propisi pojedinih država*

Međutim, 2011. godine dolazi do promjene stava IMO-a po pitanju upotrebe naoružane pratnje na brodovima. Zastupajući i promovirajući i dalje primjenu

regijama, organizacijama i industrijom; 5. Pomagati države da u piratstvom zahvaćenim regijama svijeta poboljšaju mogućnosti za odvrćanjem i suđenjem osoba koje vrše djela piratstva i oružanih napada na brodove; 6. Pružiti brigu, u posttraumatskom periodu, onima koje su pirati napali ili oteli, kao i njihovim obiteljima. Vidi: IMO Circular letter No. 3164 od 14. veljače 2011.

¹⁰⁰ *Best Management Practice for Protection against Somalia Based Piracy BMP* - Smjernice najbolje prakse za zaštitu protiv somalskih pirata koje je utvrdila sama praksa na temelju iskustava brodova koji su bili napadnuti i oti i napadnutih brodova koji su se uspješno obranili i uspjeli izbjeći zaposjedanje broda i uzimanje posade kao talaca. U izradi ovih Smjernica uz International Chamber of Shipping (ICS) sudjelovalo je i doprinijelo niz drugih organizacija pomorske industrije (BIMCO, INTERTANKO, Intercargo, ISF, IMB, ITF, IG P&I), dok je IMO potvrdio važnost i potrebu za njihovom implementacijom donošenjem Rezolucije MSC.324(89) Implementation of Best Management Practice Guidance od 20. svibnja 2011. i preporukom državama, pomorskim kompanijama i pomorcima da ih se strogo pridržavaju. Prvi BMP je objavljen 2009., a svaka nova verzija uključuje najnovija iskustva tako da je sada na snazi već četvrta verzija pod nazivom BMP4. Vidi: IMO Maritime Security Committee Circular MSC.1/Circ.1339 Best Management Practice for Protection against Somalia Based Piracy (BMP4) <http://www.imo.org/mediacentre/hottopics/piracy/documents/1339.pdf> - posjećena 16. studenoga 2011.

¹⁰¹ Vidi: Ranije IMO Smjernice i preporuke kojima IMO preporučuje upotrebu svih sredstava preporučenih u BMP3 (verzija tada na snazi), ali nikako ne preporučuje niti naoružavanje posade niti upotrebu naoružane pratnje na brodovima. (Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships MSC.1/Circ. 1334 od 23. lipnja 2009.; Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships MSC.1/Circ. 1333 od 26. lipnja 2009.)

¹⁰² Ovaj stav IMO-a u literaturi je često kritiziran. Vidi npr.: Robert S. Jeffrey, An Efficient Solution in a Time of Economic Hardship: The Right to Keep and Bear Arms in Self- Defense Against Pirates, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 41, No. 4, October 2010, str. 507.-540., str. 529.-532.

BMP4 kao najvažnijeg čimbenika u sprječavanju uspješnosti piratskih napada i protiveći se i dalje naoružavanju same posade, svojim najnovijim smjernicama i preporukama¹⁰³ više se ne protivi da države, brodari i posada odluče, ako to utvrde potrebnim i kao krajnji izbor, angažirati i naoružanu pratnju kako bi se obranili od piratskih napada. Istovremeno, IMO upućuje državama upitnik radi pribavljanja informacija od obalnih država i država luka o zahtjevima koje one postavljaju u odnosu na privatnu naoružanu pratnju na brodovima, za njihov ukrcaj/iskrcaj te tranzit.¹⁰⁴

Nažalost, na ovaj upitnik odgovorio je mali broj država,¹⁰⁵ tako da brodrima preostaje da sami utvrđuju koje zahtjeve postavljaju pojedine države luka ukrcaja/iskrcaja i tranzita u svezi s naoružanom pratnjom na brodovima. Poznato je, međutim, da Egipat¹⁰⁶ zabranjuje oružje na brodu za vrijeme prolaza kroz Sueski kanal pa zahtijeva prijavljivanje i predaju oružja na ulasku u Kanal radi njegovog prijevoza kopnenim putem uz vraćanje na brod na izlasku iz Kanala, a za propust prijavljivanja predviđa se kažnjavanje prema Zakonu br. 394.

ICS i ECSA¹⁰⁷ su, međutim, zajednički utvrdili pregled nacionalnih propisa¹⁰⁸ država zastave broda po pitanju zahtjeva koji se postavljaju u svezi s angažiranjem privatne naoružane pratnje na brodovima za 28 država. Iako je naglašeno da se ovaj pregled treba smatrati *as general guidance only*, brodarima se olakšava utvrditi propise na snazi po pitanju uvjeta koje pojedine države zastave postavljaju u svezi angažiranja i ukrcavanja na brod naoružane pratnje.

Iz ovog pregleda može se zaključiti da većina država nije imala posebne zakonske odredbe u pogledu naoružane pratnje na brodovima. Tako određeni broj država niti preporučuje niti zabranjuje naoružanu pratnju na brodovima te se odluka najčešće prepušta brodarima, uz ispunjavanje određenih uvjeta, odnosno ishoda dozvola u pogledu nošenja oružja. Može se reći da samo mali broj

¹⁰³ Vidi: Zadnje IMO Smjernice i preporuke kojima se preporučuje državama da utvrde hoće li i pod kojim uvjetima dozvoliti svojim propisima upotrebu naoružane pratnje na brodovima koji viju njihovu zastavu, te brodarima i posadama brodova da odluče je li u konkretnim okolnostima potrebno angažiranje naoružane pratnje. Vidi: Interim Recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area, MSC.1/Circ.1406, od 23. svibnja 2011., kao i Revised Interim Recommendations MSC.1/Circ.1406/Rev.1 od 16. rujna 2011., te Interim Guidance to ship owners and ship operators, shipmasters and crews on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the high risk area, MSC.1/Circ.1405, od 23. svibnja 2011. kao i Revised Interim Guidance MSC.1/Circ.1405/Rev.1. od 16. rujna 2011.

¹⁰⁴ Vidi: Questionnaire on information on port and coastal state requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships. MSC-FAL.1/Circ.2 od 22. rujna 2011.

¹⁰⁵ Vidi: Responses received from port and coastal State requirements related to privately contracted armed security personnel (PCASP) MSC-FAL. 1/Circ. 2. od 17. studenog 2011. (odgovore je dalo 8 država).

¹⁰⁶ Odluka Ministarstva obrane Egipta No. 10/3/24/2 C53 od 21/11/2011.

¹⁰⁷ *International Chamber of Shipping (ICS) i European Community Shipowners Associations (ECSA)*.

¹⁰⁸ Vidi: International Chamber of Shipping and European Community Shipowners Associations, Comparison of flag state laws on armed guards and arms on board, December 2011 <http://www.marisec.org/ICS-ECSA%20Private%20Armed%20Guards%20Flag%20State%20Laws%20December%202011%20final.pdf> – posječena 14. siječnja 2012.

država ima apsolutnu zabranu za naoružanu privatnu pratnju na brodovima, ali dozvoljava mogućnost vojne pratnje¹⁰⁹ i/ili obalne straže države zastave.¹¹⁰

S obzirom na nedorečenost nacionalnih propisa u pogledu upotrebe privatne naoružane pratnje te na pogoršanu situaciju i porast piratskih napada, kao i na činjenicu da brodovi s naoružanom pratnjom do sada nisu bili oteți, sve veći broj država se odlučuje omogućiti brodarima upotrebu privatne naoružane pratnje donošenjem posebnih zakona u tom pogledu. Među prvim državama koja je donijela poseban zakon kojim dozvoljava privatnu naoružanu pratnju na trgovačkim i ribarskim brodovima je Španjolska koja je već 2009. godine donijela zakon¹¹¹ kojim se takva pratnja dozvoljava radi obrane od napada izvan teritorijalnog mora Španjolske, a moguće je angažirati samo zaštitarske tvrke registrirane pri nadležnom španjolskom ministarstvu za pružanje zaštitarskih usluga, što se već pokazalo učinkovitim za španjolske ribarske brodove.¹¹²

Nakon donošenja IMO Preporuka i Smjernica broj 1406 i 1405, niz drugih država također donosi po žurnom postupku izmjene svojih propisa usklađujući ih s navedenim Preporukama i Smjernicama. Tako je Italija 12. srpnja 2011. donijela zakon kojim se dozvoljava naoružana pratnja na brodu, prvenstveno vojna, ali u nedostatku vojne pratnje moguća je i privatna naoružana pratnja.¹¹³ Već je niz drugih država izmijenilo ili će izmijeniti propise u pogledu naoružane privatne pratnje na brodovima.¹¹⁴ Tu treba naglasiti da i Republika Hrvatska namjerava donijeti propis o upotrebi naoružane pratnje na brodovima hrvatske zastave putem izmjena i dopuna Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, a prijedlog Izmjena i dopuna je na raspravi.¹¹⁵ Pojedine države koje nemaju posebnu zabranu

¹⁰⁹ Nizozemski propisi nisu predviđali upotrebu naoružane pratnje na brodovima, ali od 15. lipnja 2011. brodar može tražiti vojnu pratnju. Međutim, zbog visokih troškova, dugog postupka, velikog broja osoba (18 vojnih osoba za zaštitu jednog broda), to se nerado čini, radi čega se traži novo rješenje i izmjena zakona. U tu skupinu država koje zabranjuju upotrebu naoružane pratnje spada i Grčka, koja međutim radi na izmjeni propisa kojim će se omogućiti angažiranje naoružane pratnje od najmanje 6 osoba po brodu.

¹¹⁰ Npr. Japan svojim propisima općenito zabranjuje privatnu naoružanu pratnju i upotrebu oružja na brodovima svoje zastave pa brodari traže od svoje Vlade da dozvoli ukrcaj članova japanske obalne straže ili druge pratnje javnih službi za samoobranu.

¹¹¹ *Royal Decree 1628/2009 i Order PRE 2914/2009* o naoružanoj privatnoj pratnji i oružju.

¹¹² Španjolski ribarski brodovi koji ribare u Seyschelleskim vodama.

¹¹³ Decree – Law n. 107 of 12 July 2011, koji je stupio na snagu istog dana. Prema Zakonu n. 107, na zahtjev brodarka koji snosi sve troškove, moguće je ukrcati prvenstveno oružanu vojnu pratnju, ali u nedostatku vojne pratnje dozvoljeno je ukrcati i privatno angažiranu naoružanu pratnju. Detaljniji uvjeti utvrđuju se ugovorom *Protocollo di intesa* između talijanskih brodarka (*CONFITARMA*) i Ministarstva obrane. Predviđeno je da će 10 timova od po 6 vojnih osoba biti na raspolaganju za pratnju brodova pod talijanskom zastavom, ali je potrebno prije toga zaključiti bilateralne ugovore s državama regije radi omogućavanja ukrcaja/iskrcaja vojnih timova i oružja.

¹¹⁴ Npr. Norveška, Danska, Cipar, Grčka itd.

¹¹⁵ O potrebi donošenja propisa o upotrebi naoružane pratnje raspravljalo se na obilježavanju Međunarodnog dana pomorstva održanom 29. rujna 2011. u Zadru. Tom prilikom izneseni su stavovi Udruge Mare Nostrum, Sindikata pomoraca i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. Izneseni su i podaci ankete među pomorcima koji pokazuju da je 88% pomoraca za naoružanu pratnju na brodovima. <http://www.zadarskilst.hr/clanci/29092011/zastititi-ljude-ili-ih-pustiti-neka-se-sami-brane-posjecena-14-sijechnja-2011-;Zaključakom-Vlade-od-29-rujna-2011.-Ministarstvo-je-zaduženo-izraditi-Nacrt-prijedloga-izmjena-i-dopuna-odgovarajućeg-zakona.-Nacrt-prijedloga-Zakona-o-izmjenama-i-dopunama-Zakona-o>

u propisima, ali su imale negativan stav u tom pogledu, preispituju svoje stavove i pojedine od njih, mijenjaju svoje stavove, posebno pod utjecajem izmjene stava IMO-a.¹¹⁶

Jedna od tih država svakako je Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Irske (UK) za koje je zanimljivo da je izmijenilo svoje stajalište, od strogog protivljenja naoružanoj pratnji na brodovima do njihovog izričitog prihvaćanja, ali samo u izuzetnim okolnostima prolaska broda kroz visoko rizično područje¹¹⁷ i uz poštivanje propisa države zastave i obalne države. U tom smislu je u studenom 2011., ovaj stav i službeno objavila *Maritime and Coast Guard Agency (MCA)*¹¹⁸ objavljujući novu Uputu (*Marine Guidance Note MGN 440 (M)*), a u skladu s IMO smjernicama, donesene su i posebne opširne smjernice koje se odnose na brodove pod zastavom UK-a.¹¹⁹ Ovim Smjernicama i dalje se naglašava važnost i potreba poduzimanja svih drugih raspoloživih sredstava i postupanja u skladu s BMP4 te se na brodaru stavlja obveza da, prije angažiranja naoružane pratnje dužnom pažnjom utvrdi nužnost takvog angažiranja, kao i odgovornost za osiguravanje dokaza o potpunom pridržavanju svih propisa. Smjernice detaljno određuju što se smatra izuzetnim okolnostima, način utvrđivanja nužnosti angažiranja privatne naoružane pratnje (*Risk Assessment*), obvezu brodaru da utvrdi anti-piratski plan koji mora dostaviti Ministarstvu transporta, način odabira tvrtke koja pruža uslugu naoružane pratnje (PSC),¹²⁰ ugovornih odredaba i osiguranja, veličine i sastava tima, njihovoj obučenosti, njihove opreme, načina rukovanja oružjem i municijom i njihovom uskladištenju na brodu za vrijeme plovidbe izvan područja visokog rizika, postupke u slučaju napada na brod naglašavajući postupke BMP na prvom mjestu, a upotrebu oružja tek kao krajnje sredstvo i u skladu s propisima što prema UK propisima znači u slučaju samoobrane i obrane drugih, obrane

sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka već je objavljen na web stranicama Ministarstva mora, prometa i infrastrukture. <http://www.mmpi.hr/UserDocsImages/ZK%20O%20IZMJ.1%20DOP.%2018.10.2011.pdf> – posjećena 14. siječnja 2012.

¹¹⁶ Npr. Belgija, Njemačka, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Irske (UK).

¹¹⁷ Smatrajući kao visoko rizično područje: 'an area bounded by Suez and the Straights of Hormuz to the North, 10°S and 78°E'.

¹¹⁸ *MCA Marine Guidance Note MGN 440 (M) – Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and Other Acts of Violence Against Merchant Shipping – Notice to all Ship Owners, Ship Operators, Masters and Crew*, gdje se navodi promjena stava u pogledu naoružane pratnje na brodovima pod UK zastavom: 'This Marine Guidance Note (MGN) provides the links to websites containing information countering Piracy, Armed Robbery and other Acts of Violence against Merchant Shipping. The UK Government has changed its policy on the use of armed guards onboard UK flagged ships and recognises that the engagement of armed guards is an option to protect human life onboard UK registered ships from the threat of piracy, but only in exceptional circumstances and where it is lawful. Vidi: http://www.dft.gov.uk/mca/mgn_440.pdf - posjećena 14. siječnja 2012.

¹¹⁹ UK Department for Transport: *Guidance to UK Flagged Shipping on Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and Other Acts of Violence against Merchant Shipping*, November 2011, <http://assets.dft.gov.uk/publications/measures-to-counter-piracy/measures-to-counter-piracy.pdf> - posjećena 14. siječnja 2012; *Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances*, November 2011, <http://www.dft.gov.uk/publications/use-of-armed-guards-to-defend-against-piracy> - posjećena 14. siječnja 2012.

¹²⁰ *Private Security Company (PSC)*.

imovne, prevencije kriminalnog djela i zakonitog uhićenja. Smjernicama se nalaže utvrđivanje pravila između broдача i tvrtke koja pruža naoružanu pratnju o upotrebi sile postepeno i u skladu s pravilima o proporcionalnosti upotrijebljene sile, a sve mora biti evidentirano i dokumentirano u posebnim Izvještajima nakon napada, Izvještajima o upotrebi oružja, Izvještajima o prestanku usluge oružane pratnje itd. Smjernicama se posebno naglašava odgovornost zapovjednika broда prema principima pomorskog prava za broд, sigurnost i zaštitu putnika, tereta i posade¹²¹ koji ostaje odgovoran bez obzira na angažiranje naoružane pratnje. Ističe se da zapovjednik broда stoga ima ovlast i posljednju riječ u odluci hoće li se naoružana pratnja koristiti na pojedinom putovanju te kad se oružje može upotrijebiti. Međutim, kako se Smjernicama u odnosu na upotrebu sile upućuje na pravila o upotrebi sile,¹²² prema kojima odgovor na napad mora biti postepen i proporcionalan sili upotrebjenoj od strane napadača, a u nastavku Smjernica se navodi da niti zapovjednik niti vođa zaštitarskog tima ne mogu zapovijediti pojedinom članu tima protivno njegovoj vlastitoj odluci treba li upotrijebiti smrtonosno oružje, zapovjednikova ovlast i posljednja riječ o upotrebi oružja nije jasna.¹²³

SAD-e dozvoljavaju upotrebu naoružane pratnje temeljem principa ‘samoobrane’ i ‘obrane drugih,’ a o angažiranju naoružane pratnje odlučuje vlasnik broда, s tim da takva pratnja mora biti dio ISPS plana¹²⁴ koji se podnosi na odobrenje Obalnoj straži (*Cost Guard*). Osim toga, Obalna straža izdala je i *Port Security Advisory (3-09)* od 12. lipnja 2009.¹²⁵ kojim se daju smjernice

¹²¹ The Master’s authority is defined in SOLAS XI-2 regulation 8(1) which forms part of annex 1 to European Regulation (EC) No. 725/2004 ‘The Master shall not be constrained by the Company, the charterer or any other person from taking or executing any decision which, in the professional judgement of the master, is necessary to maintain the safety and security of the ship. This includes denial of access to persons (except those identified as duly authorised by a Contracting Government) or their effects and refusal to load cargo, including containers or other closed cargo transport units.’

¹²² *Rules for the Use of Force (RUF)*.

¹²³ Nije stoga iznenađujuće da su ubrzo nakon donošenja Smjernica, pojedini članovi Parlamenta, odnosno odbora za vanjske poslove, kritizirali nedorečenost smjernica te traže od Vlade da dade preciznije upute u pogledu upotrebe oružja. Vidi: Foreign Affairs Committee 10th Report – Conclusions: Under 7. ‘We conclude that the guidance on the use of force, particularly lethal force, is very limited and there is little to help a master make a judgement on where force can be used. The Government must provide clearer direction on what is permissible and what is not. Guidance over the use of potentially lethal force should not be left to private companies to agree upon. We recommend that the change of policy be accompanied by clear, detailed and unambiguous guidance on the legal use of force for private armed guards defending a vessel under attack. This guidance should be consistent with the rules that would govern the use of force by members of the UK armed forces in similar circumstances, and should include:

- the circumstances in which private armed security guards faced with a clear threat of violence may respond with force, including lethal force, where proportionate and necessary, and

- examples of a “graduated response” to an attack, including confirmation that nothing in UK law or the CPS guidance requires a victim of pirate attack to await an aggressor’s first blow before acting in self-defence.’ Vidi: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaif/1318/131802.htm> -posjećena 14. 01. 2012.

¹²⁴ Brodovi su dužni imati ISPS plan u skladu s International Ship and Port Facility Security Codom usvojenim u prosincu 2002., a implementiranim putem dodatka XI-2 SOLAS konvenciji i stupio na snagu 1. srpnja 2004.

¹²⁵ *Port Security Advisory (3-09) - Guidance on Self-defence or Defence of Others by US Flagged*

po pitanju samoobrane i obrane drugih, kao i samih brodova pod američkom zastavom koji plove u područjima visokog rizika, pri čemu zapovjednik ima kontrolu i odgovornost za naoružanu pratnju uključujući i upotrebu vatrenog oružja. Ne samo da su brodari ovlašteni angažirati oružanu pratnju na brodovima pod američkom zastavom, nego i naoružati posadu te upotrijebiti vatreno oružje radi obrane od neposredne opasnosti po uputama zapovjednika. Iako se potiče na upotrebu drugih sredstava obrane, posada pravno nije obvezna niti se povući, a niti pucati u znak upozorenja prije upotrebe vatrenog oružja. Isto tako je vrlo jasno izraženo da i posada i članovi naoružane pratnje djeluju po uputama zapovjednika. *Port Security Advisory (4-09)(Rev.3)* od 2. ožujka 2010., izdan je radi davanja odgovora na brojna pitanja brodarara, kako izbjeći restrikcije postavljene pojedinim zakonima u vezi nošenja oružja,¹²⁶ da bi se brodovima omogućila samoobrana od piratskih napada.

Čini se da SAD-e, ne samo da nisu nesklone naoružavanju brodova putem privatnih naoružanih pratnji ili čak naoružavanja same posade, nego je stav jasno i nedvosmisleno izražen u službenim uputama/smjernicama brodarima. S tim u svezi postavlja se stoga pitanje, ako brodari ne naoružaju brod u skladu s *Port Security Advisory (3-09)*, a brod plovi u području visokog rizika, može li se smatrati da nije sposoban za plovidbu (*seaworthy*), što se može odraziti na odgovornost brodarara za teret, ali i za naknadu štete pomorcima u smislu američkog *Jones Acta* koji nalaže brodarima osigurati sigurne uvjete za rad pomoraca.¹²⁷

Neki autori upotrebu naoružane pratnje na brodu ili čak naoružavanje posade ne smatraju nekom novinom ističući da je do kraja 18. stoljeća adekvatna obrana na brodovima bio nužan trošak za pomorske kompanije, a da je odluka razoružavanja brodova u cilju smanjenja troškova i bolje efikasnosti brodova postala norma 19. stoljeća.¹²⁸

Commercial Vessels operating in High Risk Waters.

¹²⁶ Npr. National Firearms Act, The U.S. Gun Control Act, International Traffic in Arms Regulation (ITAR). *Port Security Advisory (4-09)(Rev.3)* npr. potvrđuje da postoji mogućnost osobnog izuzeća od zakona (ITAR) što omogućuje pomorcima nošenje neautomatskog oružja i 1000 metaka [http://www.marad.dot.gov/documents/Port_Security_Advisory_4-09_\(Rev_3\).pdf](http://www.marad.dot.gov/documents/Port_Security_Advisory_4-09_(Rev_3).pdf) – posjećena 14. siječnja 2012.; Vidi: Robert S. Jeffrey, op. cit. str. 531.

¹²⁷ Vidi: Sweeney Kelly, An unarmed ship is an unseaworthy ship, *Professional Mariner*, No. 133, 2010. (I think that any U.S. flagged merchant vessel which does not have either privately contracted armed guards or an armed crew on board while in high piracy areas should be considered as unsafe place to work – and in accordance with the Jones Act, be declared unseaworthy). <http://www.professionalmariner.com/ME2/dirmod.asp?sid=420C4D38DC9C4E3A903315CDDC65AD72&nm=Archives&type=Publicshing&mod=Publications%3A%3AArticle&mid=8F3A7027421841978F18BE895F87F791&tier=4&id=8158F888DE514DF0A1985E53CC5ED968> – posjećena 14. siječnja 2012.

¹²⁸ Vidi: Scavelli, M.G., The Private Sectors fight against Piracy on the High Seas, *Brooklyn Law Review*, Vol. 76, 1(2010), str. 343-383, str. 347.; John W. Miller, Freighters Ready to Shoot Across Pirate Bow, *Wall Street Journal*, 6 January, 2010, at A9.

5. ZAKLJUČAK

Najnoviji razvoj događaja pokazuje da se sada težište obrane od pirata u prvom redu prebacuje na samu pomorsku industriju, brodare, zapovjednike i posadu broda, da učine sve što je u njihovoj moći kako bi odbili napade pirata na brodove slijedeći smjernice BMP, ili uz upotrebu naoružane pratnje.

To i nije iznenađujuće, ako se uzme u obzir da se uspostava reda i zakonitosti u Somaliji ne može očekivati ni brzo ni lako, jer je za to potrebna jedinstvena strategija i zauzetost svih najvažnijih međunarodnih čimbenika u svim pravcima djelovanja. Potpuno uništenje piratstva zahtijeva puno više od samog odbijanja napada i vraćanja pirata nekažnjeno nazad u Somaliju što se sada čini. Ključno je razvijanje veće regionalne suradnje pa najvažnije pomorske sile i pomorske države moraju učiniti puno više pomažući izgradnju i uspostavu zakonitosti i reda na tlu Somalije i u regiji čime bi se vratila učinkovita kontrola i nad teritorijalnim morem i smanjila potreba za patroliranjem ovog područja putem stranih ratnih brodova. Potreban je jedinstven i usklađen stav međunarodne zajednice i u svezi s pitanjima suđenja i kažnjavanja pirata i njihovih financijera, u pogledu otkupnina, načina obrane brodova i svim drugim pitanjima. Međutim, iako su značajni koraci učinjeni, jedinstvena strategija po svim pitanjima čini se da još nije postignuta. U međuvremenu, uspješnost somalskih pirata i neučinkovitost njihovog privođenja pravdi te plaćanje sve viših otkupnina, ohrabruje piratstvo i u drugim dijelovima svijeta na što već i ukazuju najnoviji podaci IMB-a o povećanim aktivnostima pirata u područjima Zapadne obale Afrike. Stoga, vojnopomorske operacije koje se poduzimaju neće moći osigurati dugoročni cilj potpunog svladavanja piratstva jer treba imati na umu da u globalnoj financijskoj krizi i recesiji u kojoj se svijet nalazi, vojnopomorske operacije neće moći trajati beskonačno. Broj angažiranih brodova ni sada nije dovoljan, a vrlo vjerojatno se neće moći povećavati u skladu s povećanim potrebama i brzinom širenja područja djelovanja pirata.

Sve upućuje na zaključak da je međunarodna zajednica nemoćna riješiti problem piratstva jer su mjere koje se sada poduzimaju od strane međunarodne zajednice u cilju suzbijanja piratstva nedovoljno učinkovite pa se preporučuje državama i brodarima da sami odluče hoće li dozvoljavati naoružanu pratnju radi omogućavanja samoobrane. Kako se ne mogu osloniti na učinkovitu zaštitu od strane vojnih brodova kojih nema dovoljno za pokriti tako široko područje djelovanja pirata, brodari se u zadnje vrijeme, unatoč svim poteškoćama u odnosu na propise za ukrcaj/iskrcaj i tranzit naoružane pratnje i oružja te visoke troškove s tim u vezi, sve češće odlučuju na angažiranje naoružane pratnje radi zaštite pomoraca i brodova koji plove u području visokog rizika.

Sve više država, usklađujući svoje propise s preporukama IMO-a, donosi izmjene svojih propisa dopuštajući upotrebu naoružane pratnje pa čak i naoružavanja posade (npr. SAD-e) te izdaju svoje vlastite smjernice koje odražavaju stavove i uvjete pojedinih država. Problem je, međutim, da će se zbog neujednačenosti stavova država i njihovih smjernica, brodari vrlo lako naći u situaciji da će se morati braniti od različitih odgovornosti s tim povezanim. Već

ima nagovještaja da je samo pitanje vremena kada će se propust naoružavanja brodova, bilo same posade ili za to posebno angažirane privatne ili vojne pratnje, smatrati nesposobnošću broda za plovidbu u određenim područjima, a što među ostalim može utjecati na odgovornost prema strani tereta i unajmiteljima, koji najčešće nisu spremni platiti otkupninu niti surađivati s brodarom za vrijeme stvarne prijetnje otmicom i oslobađanja broda, ali vjerojatno neće oklijevati tražiti od sudova da utvrđuju je li se postupalo u skladu sa smjericama o naoružanoj pratnji, s BMP itd., a sve u namjeri utvrđivanja brodareve odgovornosti za teret. Stoga će osim samog pridržavanja BMP-a, biti neophodno važna i mogućnost dokazivanja tog pridržavanja u kasnijem eventualnom sporu.

Upotreba naoružane pratnje, s druge strane, može temeljem teretnice također izazvati niz odgovornosti u slučajevima koji proizađu iz upotrebe oružja, a u slučaju promjene smjera putovanja na temelju savjeta naoružane pratnje, može dovesti do odgovornosti za devijaciju temeljem brodarskih ugovora i gubitka P&I pokrića. Upotreba oružja, odgovornost za njezinu upotrebu, odgovornost za neuspjeh u obrani broda, nisu jedinstveno regulirani propisima pa će biti nužno reguliranje preciznim ugovornim odredbama, a ako ugovorne odredbe nisu usklađene s uvjetima polica osiguranja, može doći i do gubitka prava na osigurninu, čak i u slučaju suglasnosti osiguratelja na angažiranje naoružane pratnje. Nedostatak preciznih ugovornih odredbi također može generirati niz sporova između brodara i pružatelja usluge naoružane pratnje.

Odgovornost zapovjednika broda za sigurnost broda dobiva jednu potpuno novu dimenziju i s obzirom na smjernice IMO-a koje nalažu brodarima da nakon sveobuhvatnog utvrđivanja rizika zajedno sa zapovjednikom broda i imajući u vidu, kako propise zastave broda, tako i propise države ukrcaja/iskrcaja i tranzita naoružane pratnje i oružja, u svakoj konkretnoj situaciji odluče, hoće li i pod kojim uvjetima angažirati naoružanu pratnju.

SOMALI PIRACY – FROM INTERNATIONAL NAVAL OPERATIONS TO ARMAMENT OF MERCHANT SHIPS

Despite the significant actions taken by the international community to combat Somali piracy, the escalation of the number and severity of the attacks on merchant ships off the coast of Somalia, in the Gulf of Aden and wider area of Indian ocean, poses the question of effectiveness of those actions. In view of this, more and more ship owners resort to engaging armed security guards to protect their ships and crew against pirate attacks. This is no longer opposed by the international community which can be seen from the latest recommendations of International Maritime Organization (IMO) and it is also supported by increasing number of States which are issuing new regulations enabling the ship owners to engage armed guards or even to arm the ships' crew for self-defence. IMO recommendations are leaving to Flag States to decide whether or not they will allow, and under which conditions, engagement of armed guards on the ships flying their flag, and are obliging ship owners to carry out a thorough risk assessment together with the ship's master, and taking into account any flag State and port and coastal States' regulations in relation to embarkation/disembarkation and

transit of the armed guards and weapons, to decide in each particular case whether it is necessary, and under which terms and conditions, to engage armed guards. This article analyses the nature and causes of modern piracy with an emphasis on Somali piracy, international community response and the legal framework available to combat it, complexity of ransom payments and the legal and other barriers which lead to the need for engaging armed guards on merchant ships for defending against pirate attacks.

Key words: *Somali piracy, armed guards, ransom.*

LITERATURA:

1. Andrassy, Juraj, *Međunarodno pravo*, Zagreb, 1976., str. 178.
2. Andrassy, Juraj; Bakotić, Božidar; Vukas, Budislav, *Međunarodno pravo 1*, Zagreb, 1998.
3. Anić, Vladimir; Goldstain, Ivo, *Rječnik stranih riječi*, Zagreb, 1999. str. 994.
4. Azubuike, Lawrence, *International Law Regime Against Piracy*, *Annual Survey of International and Comparative Law*, Vol. 15, 1(2010).
5. Bahar, Michael, *Attaining Optimal Deterrence at Sea: A legal and Strategic Theory for Naval Anti-Piracy Operations*.
6. Bowden, Anna, *The Economic Cost of Piracy*, *Ocean Beyond Piracy (OBP)*, One Earth Future Foundation.
7. Brajčić, Jurica, *Moderno Piratstvo 21. stoljeća*, *Naše more*, 56, (3-4) 2009.,
8. Bueger, Christian; Stockbruegger, Jan; Werthes, Sascha, *Pirates, Fisherman and Peacebuilding: Options for Counter-Piracy Strategy in Somalia*, *Contemporary Security Policy*, Vol. 32. 2(2011).
9. Churchill, R.R.; Lowe, A.V., *The Law of the Sea*, Manchester, 1999.
10. Doby, Debra, *Piracy Jure Gentium: The Jurisdictional Conflict of the High Seas and Territorial Waters*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 41, 4(2010).
11. Dubner, H., Barry, *On the Definition of the Crime of Sea Piracy Revisited: Customary vs. Treaty Law and the Jurisdictional Implications Thereof*, *Journal of Maritime Law & Commerce*, Vol. 42, 1(2011).
12. Gauci, Gotthard, *Piracy and its Legal Problems: With Specific Reference to the English Law of Marine Insurance*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 41, 4(2010),
13. Grabovac, Ivo, *Piraterija, morsko razbojništvo, kao suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe*, *Kapetanov glasnik*, 23(2011.).
14. Grabovac, Ivo, *Piratstvo – suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari*, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu*, 48, 3(2011).
15. Guilfoyle, Douglas, *Piracy off the coast of Somali, International cooperation in the prosecution of Somali pirates, Further written evidence*, 4 July, 2011.

16. Hurlburt, Kaija and others, *The Human Cost of Somali Piracy, Ocean Beyond Piracy (OBP)*, 2011.
17. Ibler, Vladimir, *Međunarodno pravo mora i Hrvatska*, Zagreb, 2001.
18. Ibler, Vladimir, *Sloboda mora*, Zagreb, 1965.
19. Jakaša, Branko, *Udžbenik plovidbenog prava*, Zagreb, 1979.
20. Jeffrey, S., Robert, *An Efficient Solution in a Time of Economic Hardship: The Right to Keep and Bear Arms in Self- Defense Against Pirates*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 41, No. 4, October 2010,.
21. Kontorovich, Eugene, 'A Guantanamo on the Sea' – The Difficulty of Prosecuting Pirates and Terrorists, *California Law Review*, Vol. 98, 243(2010)
22. Madden, Mike, *Trading the Shield of Sovereignty for the Scales of Justice: A Proposal for Reform of International Sea Piracy Laws*, *U.S.F. Maritime Law Journal*, Vol. 21, 2(2008).
23. Miller, W., John, *Freighters Ready to Shoot Across Pirate Bow*, *Wall Street Journal*, 6 January 2010. at A9.
24. O'Brien, Patricia, *Statement on Informal Meeting of the General Assembly on Piracy*, 14. 05. 2010.
25. Odeke, Ademun, *Somali Piracy - Effects on Oceanborne Commerce and Regional Security and Challenges to International Law and World Order*, *Australian & New Zeland Maritime Law Journal*, Vol. 25, 1(2011).
26. *Pomorska enciklopedija*, Sv. 6., Zagreb, 1983., str. 44 - 51.
27. Poppetti, D. John, *Building the Global Maritime Security Network: A Multinational Legal Structure to Combat Transnational Threats*.
28. *Record ransom paid to Somali pirates - Somali pirates have released a Greek supertanker after a record ransom sum of \$9 million was paid*, *Deutsche Welle*, 19. 01. 2011.
29. Rubin, P. Alfred, *The Law of Piracy*, New York, 1998, (2nd editin).
30. Rudolf, Davorin, *Međunarodno pravo mora*, Zagreb, 1985.
31. Rudolf, Davorin, ml., *Slobodno i zatvoreno more: Grotius i Selden*, *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci* (1991), v. 25, 2 (2004).
32. Rudolf, Davorin, *Terminologija međunarodnog prava mora*, Split, 1980.
33. Scavelli, M.G., *The Private Sectors fight against Piracy on the High Seas*, *Brooklyn Law Review* , Vol. 76. 1(2010).
34. Sterio, Milena, *The Somali Piracy Problem: A Global Puzzle Necessitating a Global Solution*, *American University Law Review*, Vol. 59, 2010.
35. Swami, Praveen, *We're firing blanks in the war againt piracy*, *The Telegraph, World*, April 12th 2011.
36. Sweeney, Kelly, *An unarmed ship is an unseaworthy ship*, *Professional Mariner*, No. 133, 2010.

37. Šošić, Ivan, Somalski pirati – rastući međunarodni problem koji treba hitno riješiti, *Naše more*, 58 1-2(2011)
38. Treves, Tullio, Piracy, Law of the Sea, and Use of Force: Developments off the Coast of Somalia, *The European Journal of International Law*, Vol. 20, 2(2009).
39. Urlić, Ante, Operacija Atalanta EU NAVFOR Somalia – ATALANTA, *Hrvatski vojnik-internet izdanje*, broj 295, lipanj 2010.
40. Wallis, Daniel, NATO frees pirate hostages, Belgian Ship seized, *Reuters* 18 April 2009.
41. Winn, J., John; Govern, H., Kevin, Maritime Pirates, Sea Robbers and Terrorists: New Approaches to Emerging Threats, *The Homeland Security Review* Vol. 2, 2(2008).

Međunarodne konvencije, zakoni i druga dokumentacija

1. Best management Practice for Protection against Somalia Based Piracy (BMP).
2. Codice della navigazione.
3. Congressional Research Service – Report for Congress: Piracy off the Horn of Africa, dated 28 September 2009. (CRS Report 2009).
4. Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation 1988 and Protocol for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Fixed Platforms Located on the Continental Shelf, 1988, 10 March 1988, entered into force 1 March 1992.
5. Convention against Torture and Other Cruel, Inhuman, or Degrading Treatment or Punishment, December 10, 1984.
6. Convention Relating to the Status of Refugees, July 28, 1951.
7. Decree – Law n. 107 of 12 July 2011.
8. European Regulation (EC) No. 725/2004.
9. European Convention for the Protection of Human Rights and Fundamental Freedoms, November 4, 1950.
10. Foreign Affairs Committee 10th Report – Conclusions.
11. Good Practice Guide for Shipping Companies and Manning Agents for the Humanitarian Support of Seafarers.
12. Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships MSC.1/Circ. 1334 of 23 June 2009.
13. IMB: As world piracy hits a new high, more ships are escaping Somali pirates, *IMB Report*, 18 October 2011.
14. IMO Circular letter No. 3164 of 14 February 2011.
15. IMO Circular Letter No. 3180 of 17 May 2011.
16. IMO Circular Letter No. 3180.

17. IMO Guidelines to assist in the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships MSC.1/Circ.1404 of 23 May 2011.
18. IMO Interim Recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personel on board ships in the high risk area, MSC.1/Circ.1406, of 23 May 2011.
19. IMO Maritime Security Committee Circular MSC.1/Circ.1339 Best management Practice for Protection against Somalia Based Piracy (BMP4).
20. IMO MSC.4/Circ. 133 of 19 March 2009.
21. IMO MSC.4/Circ. 152 of 29 March 2010.
22. IMO Report on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships MSC.4/Circ.169 of 1 April 2011.
23. IMO Resolution 1002(25) of 27 November 2007.
24. IMO Resolution A 1025(26) - Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against ships – Annex 2.2 of 2 December 2009.
25. IMO Resolution MSC.324(89) Implementation of Best Management Practice Guidance of 20 May 2011.
26. IMO Status of Conventions on 3/1/2012.
27. IMO/LEG 98/8 – Piracy, Uniform and consistent application of the provisions of International conventions relating to piracy, (IMO Secretariat).
28. IMO/LEG 98/8/1 - Piracy: elements of national legislation pursuant to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, (UN-DOALOS).
29. IMO/LEG 98/8/2 – Piracy Establishment of a legislative framework to allow for effective and efficient piracy prosecutions, (UNDOC).
30. IMO/LEG 98/8/3 – Piracy: Elelemts of national legislation pursuant to the Unated Nations Convention on the Law of the Seas, 1982, (UN-DOALOS).
31. IMO/LEG 98/8/4 Piracy – Establishment of a legislative framework to allow for effective and efficient piracy prosecutions, dated 25 February 2011 (submitted by Ukraine).
32. Interim Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on the use of privately contracted armed security personel on board ships in the high risk area, MSC.1/Circ.1405, of 23 May 2011.
33. Interim Guidance to UK Flagged Shipping on the Use of Armed Guards to Defend Against the Threat of Piracy in Exceptional Circumstances, November 2011.
34. International Chamber of Shipping and European Community Shipowners Associations, Comparison of flag state laws on armed guards and arms on board, December 2011.
35. International Convention against the taking of Hostages (Hostages Convention), 1979 of 17 December 1979, entered into force 3 June 1983.
36. International Covenant for Civil and Political Rights, December 16, 1966

37. International Ship and Port Facility Security Code, 2002 entered into force 1 July 2004.
38. International Traffic in Arms Regulation (ITAR).
39. Kazneni zakon RH, NN 110/97 (s kasnijim izmjenama).
40. Kazneni zakon RH, NN 125/2011.
41. Konvencija o epikontinentalnom pojasu, stupila na snagu 10. lipnja 1964. godine.
42. Konvencija o otvorenom moru, stupila na snagu 30. 9. 1962. godine.
43. Konvencija o ribolovu i očuvanju živih bogatstava otvorenog mora, stupila na snagu 20. ožujka 1966. godine.
44. Konvencija o teritorijalnom moru i vanjskom pojasu, stupila na snagu 10. rujna 1964. godine.
45. MCA Marine Guidance Note MGN 440 (M) – Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and Other Acts of Violence Against Merchant Shipping – Notice to all Ship Owners, Ship Operators, Masters and Crew.
46. Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka.
47. National Firearms Act.
48. Pariška pomorska deklaracija od 16. travnja 1856. godine.
49. Port Security Advisory (3-09) - Guidance on Self-defence or Defence of Others by US Flagged Commercial Vessels operating in High Risk Waters.
50. Port Security Advisory (4-09)(Rev.3)
51. Protocollo di intesa između talijanskih brodara (CONFITARMA) i Ministarstva obrane.
52. Protocols to the SUA Treaties, 2005, of 14 October 2005, entered into force 28 July 2010.
53. Questionnaire on information on port and costal state requirements related to privately contracted armed security personnel on board ships. MSC-FAL.1/Circ.2 of 22 September 2011.
54. Recommendations to Governments for preventing and supressing piracy and armed robbery against ships MSC.1/Circ. 1333 of 26 June 2009.
55. Reportoire of the Practice of the Security Council, 16th Supplement 2008-2009, Oceans and Law of the Sea, United Nations Documents on Piracy.
56. Revised Interim Guidance MSC.1/Circ.1405/Rev.1. of 16 September 2011.
57. Revised Interim Recommendations MSC.1/Circ.1406/Rev.1 of 16 September 2011.
58. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 1814(2008.).
59. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 1816(2008.).
60. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 1838 (2008.).

61. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 1846 (2008.).
62. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 1850(2008.).
63. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 1851 (2008.).
64. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 1897 (2009.).
65. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 1918 (2010.).
66. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 1950 (2010.).
67. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 1976 (2011.).
68. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 2015 (2011.).
69. Rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a 2020 (2011.).
70. Royal Decree 1628/2009 i Order PRE 2914/2009.
71. Rules for the Use of Force(RUF).
72. SOLAS XI-2 regulation 8(1) - The Master's authority.
73. The Djibouti Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden, 29 January 2009.
74. The Harvard Research in International Law Draft Convention on Piracy with Comment, 26 American Journal of International Law, Supplement 746 (1932).
75. The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP).
76. The U.S. Gun Control Act
77. UK Department for Transport: Guidance to UK Flagged Shipping on Measures to Counter Piracy, Armed Robbery and Other Acts of Violence against Merchant Shipping, November 2011.
78. UN General Assembly Resolution 64/71 of 12 March 2010.
79. United Nations Convention against Transnational Organized Crime (UNTOC) and the Protocols Thereto, Rezolucij A/RES/55/25 of 15 November 2000, entered into force 23 September 2003.
80. United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 (UNCLOS), of 10 December 1982, entered into force 16 November 1994, NN-MU br. 9/2000 od 20. lipnja 2000.
81. Zaključak Vlade RH od 29. rujna 2011.
82. Zakon o potvrđivanju sporazuma između RH i EU o sudjelovanju RH u vojnoj operaciji EU radi pridonošenja odvratanju, prevenciji i sprječavanju djela piratstva i oružane pljačke uz obalu Somalije (OPERACIJA ATALANTA) s Dodatkom Odredbi o uvjetima i načinima transfera osoba koje su osumnjičene da su počinile djela piratstva ili oružane pljačke u somalijskom teritorijalnom moru i koje su pritvorene od pomorskih snaga vođenih od strane EU (EUNAVFOR), transfera zaplijenjene imovine u posjedu EUNAVFOR-a od strane EUNAVFOR-a Republici Hrvatskoj te postupanje prema njima nakon takvog transfera, NN-MU

1/2010. od 17. veljače 2010.

Web stranice:

<http://hr.wikipedia.org/wiki/Pirati>

http://www.un.org/Depts/los/reference_files/status2010.pdf

<http://oceansbeyondpiracy.org>

<http://www.fundforpeace.org/global/?q=fsi>

<http://www.thecgps.org/about.do?action=background>

<http://www.dw-world.de/dw/article/0,,5142358,00.html>

<http://www.imo.org>

<http://www.icc-ccs.org/news/995-piracy-attacks-in-east-and-west-africa-dominate-world-report>

<http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/piracynewsfigures>

<http://www.icc-ccs.org>

http://en.wikipedia.org/wiki/Safe_room.

<http://www.marisec.org/MPHRP-Good-Practice-Guide.pdf>

<http://www.mphrp.org/publication.php>

http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_national_legislation.htm

<http://www.reuters.com/article/2009/04/18/us-somalia-piracy-idUSLI11637320090418?pageNumber=2&virtualBrandChannel=0> .

<http://blogs.telegraph.co.uk/news/praveenswami/100083579/we%e2%80%99re-firing-blanks-in-the-war-against-piracy/>

http://www.un.org/Depts/los/piracy/circular_letter_3180.pdf

<http://www.hrvatski-vojniki.hr>

<http://www.un.org/en/sc/repertoire> -

http://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_documents.htm

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N09/466/09/PDF/N0946609.pdf?OpenElement> http://www.un.org/Depts/los/piracy_national_legislation.htm

<http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>

<http://www.marisec.org/ICS-ECSA%20Private%20Armed%20Guards%20Flag%20State%20Laws%20December%202011%20final.pdf>

<http://www.zadarskilist.hr/clanci/29092011/zastititi-ljude-ili-ih-pustiti-neka-se-sami-brane>

<http://www.mmpi.hr/UserDocsImages/ZK%20O%20IZMJ.I%20DOP.%2018.10.2011.pdf>

http://www.dft.gov.uk/mca/mgn_440.pdf

<http://assets.dft.gov.uk/publications/asures-to-counter-piracy/asures-to-counter->

piracy.pdf.

<http://www.dft.gov.uk/publications/use-of-armed-guards-to-defend-against-piracy>

<http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmcaff/1318/131802.htm>

[http://www.marad.dot.gov/documents/Port_Security_Advisory_4-09_\(Rev_3\).pdf](http://www.marad.dot.gov/documents/Port_Security_Advisory_4-09_(Rev_3).pdf)

<http://www.professionalmariner.com/ME2/dirmod.asp?sid=420C4D38DC9C4E3A903315CDDC65AD72&nm=Archives&type=Publishing&mod=Publications%3A%3AArticle&mid=8F3A7027421841978F18BE895F87F791&tier=4&id=8158F888DE514DF0A1985E53CC5ED968>