

Piratstvo i sigurnosna zaštita brodova hrvatske državne pripadnosti

Piracy and Safety Protection of Croatian State Owned Ships

Ivo Grabovac

Pravni fakultet
Sveučilište u Splitu
e-mail: ivo.grabovac@pravst.hr

UDK 347.799.4(497.5)

Pregledni članak / Review

Rukopis primljen / Paper accepted: 18. 6. 2012.

Sažetak

Proteklih godina drastično raste broj piratskih djela. Prema Konvenciji Ujedinjenih naroda o pravu mora piratsko je djelo svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja ili bilo kakva pljačka koju su u osobne svrhe počinili posada ili putnici privatnog broda ili privatnoga zrakoplova, i to na otvorenome moru ili na mjestu što ne pripada vlasti neke države, protiv drugog broda ili zrakoplova, osoba ili dobara na njima. Piratski je jednako tako svaki čin dobrovoljnog sudjelovanja u uporabi broda ili zrakoplova ako počinitelj zna da taj brod ili zrakoplov ima obilježje piratskog broda ili zrakoplova. Povezano s tim, raspravlja se u međunarodnoj zajednici o učinkovitoj sigurnosnoj zaštiti brodova u područjima s visokim stupnjem opasnosti od piratskih napada. Je li naoružana pratnja na brodovima potrebna kao mjera u samoobrani? Republika je Hrvatska u svibnju 2012. donijela Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka. Njime se uz određene propisane uvjete dopušta ukrcaj naoružanih osoba kao pratnje na brodove hrvatske državne pripadnosti.

Summary

Recently, the number of acts of piracy has grown. According to the United Nations Convention on the Law of the Sea, piracy consists of any of the following acts: any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or private aircraft and directed on the high seas or in the place outside the jurisdiction of any state towards another ship or aircraft. Piracy is also any act of voluntary participation in the operation of a ship or an aircraft or against persons or property on board such ship or aircraft with knowingly making it a pirate ship or aircraft. Internationally, current discussion on the effective measures for the protection of the safety of the ships has been going on for a few years in the area of high risk piracy acts. Is armed escort on ships a necessary measure of self-defence? The Republic of Croatia in 2012, according to the precise rules, enacted the possibility of armed escort on board Croatian ships.

UVOD / Introduction

Izričaji piratstvo i piraterija potječu od grčke riječi *peiratês* – pirat, od *peria* – napad. Taj se pojam u nas uvriježio standardnim (osobito zbog usporedbe s gusarstvom, gusarom, korsarom, od latinske riječi *cursus* – plovidba, vožnja, putovanje), pa ću u ovom radu njih i rabiti, iako postoje i odgovarajuće hrvatske istoznačnice - morski razbojnik, morsko razbojništvo.

Piratstvo je kriminalna pojava, uz pojavu različitih pojavnih oblika, nazočna na svjetskim morima i oceanima odavno, već od antičkih vremena.

U proteklo vrijeme, osobito od 2006., drastično je porastao broj

piratskih djela unatoč nazočnosti međunarodnih pomorskih snaga i povećanoj zaštiti na moru u područjima osobitog rizika od piratskih napada. Naime, prema podacima Međunarodne pomorske organizacije (IMO) a u objavi našeg Ministarstva mora, prometa i infrastrukture u rujnu 2011., tijekom 2010. zabilježeno je ukupno 489 piratskih napada na brodove, što je porast od oko 20% u usporedbi s 2009. godinom. Tijekom 2009. i 2010. u tim napadima ubijeno je deset pomoraca a 90 ih je ozlijeđeno. Prema dostupnim podacima samo su somalski pirati oteli 44 broda, s više od 700 članova posade.

KLJUČNE RIJEČI

piratstvo
sigurna zaštita brodova
naoružana pratnja
Republika Hrvatska

KEY WORDS

Piracy
Safety Protection of Ships
Armed Escort
Republic of Croatia

Koliko je poznato, ne otimaju se brodovi s ukrcanom naoružanom pratnjom.

POJAM PIRATSTVA / Notion of piracy

Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora (1982.) sadržava norme o **piratstvu**, od obilježja do pravnih posljedica piratskog čina (čl. 100. – 107.). Piratsko je djelo svaki nezakoniti čin nasilja, zadržavanja ili bilo kakve pljačke koju su u *osobne svrhe* počinili posada ili putnici *privatnog* broda ili *privatnog* zrakoplova, i to na *otvorenome moru* ili na mjestu koje nije pod vlašću neke države, protiv

drugog broda ili zrakoplova, protiv osoba ili dobara na njima. Piratski je jednako tako svaki čin dobrovoljnog sudjelovanja u uporabi broda ili zrakoplova ako počinitelj zna da taj brod ili zrakoplovu ima obilježja piratskog broda ili zrakoplova. Piratski je i čin kojemu je svrha poticati ili namjerno olakšavati označena piratska djela. Takva djela koja počini ratni, ili državni brod (zrakoplov), kojega se posada pobunila i preuzela nadzor nad tim brodom (zrakoplovom), izjednačeni su s onima što ih počini privatni brod (zrakoplov). Brod ili zrakoplov smatraju se *piratskima* ako su ga osobe u vlasti kojih se stvarno nalazi namijenile upotrijebiti za jedno od spomenutih djela; isto se primjenjuje ako je brod ili zrakoplov upotrijebljen za takvo djelo dokle god je u vlasti osoba krivih za to djelo. Svaka država može na otvorenome moru, ili na bilo kojem drugome mjestu koje nije pod vlašću neke države, zaplijeniti piratski brod (zrakoplov), ili brod (zrakoplov) otet djelom piratstva i u vlasti je pirata, te uhititi takve osobe i oduzeti im njihova dobra. Sudovi države koja je brod ili zrakoplov zaplijenila, mogu odlučiti o kaznama i o poduzimanju mjera prema brodovima, zrakoplovima ili dobrima, podložno pravima trećih osoba koje postupaju u dobroj vjeri. Piratski brod mogu zaplijeniti samo ratni ili vojni zrakoplovi, ili drugi brodovi ili zrakoplovi (npr. redarstveni) jasno označeni kako bi se mogli prepoznati kao brodovi ili zrakoplovi u vladinoj službi i za to su ovlašteni. Činom piratstva sam se brod ne denacionalizira, ne gubi državnu pripadnost. Država zastave dalje zadržava svoju jurisdikciju nad takvim brodom, osim ako je zakonom države koja mu je dodijelila državnu pripadnost, piratstvo temelj za gubitak državne pripadnosti. Ipak, piratskim djelom pirati i brod automatski gube zaštitu države zastave.

Iz konvencijske definicije pojma piratstva (a i komentara Povjerenstva za međunarodno pravo) proizlazi da pritom nije presudna namjera pljačke (*animus furandi*), a to znači da se djelo piratstva može počinuti i iz mržnje ili osvete, a da pri tome nije cilj ekonomska korist, probitak. Međutim, mora biti izražena namjera nanošenja štete (*animus nocendi*). Piratstvo je zločin međunarodnog prava podložan međunarodnim normama, pa se može počinuti jedino na otvorenome moru ili na mjestu koje je izvan granica nacionalne jurisdikcije. Ako se neko

kazneno djelo počini u granicama državnog područja, u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnom moru obalne države ili arhipelaškim vodama, tada podliježe kaznenom zakonodavstvu obalne države. Takvo se djelo, za razliku od pravoga piratskog djela *iuris gentium* (apsolutno piratstvo), u praksi uobičajava nazivati i *relativno piratstvo*, malo piratstvo ili piratstvo po analogiji. Djela koja su na brodu počinili članovi posade ili putnici broda usmjerena protiv *samoga* broda, osoba ili imovine na brodu, nisu piratska.

Konvencija o pravu mora propisuje piratstvo *iuris gentium* (apsolutna piraterija), ali se u praksi i literaturi spominje i *piraterija po analogiji* (relativna piraterija) ili «armed robbery». Akti nasilja pritom mogu biti i na otvorenome moru, ali ne ispunjavaju ostale kumulativne uvjete za pirateriju *iuris gentium* (apsolutnu pirateriju). I u internim pravima mogu se naći pojmovi piratstva različita sadržaja što, u određenim obilježjima, odgovaraju međunarodnom pojmu piraterije, ali se i razlikuju od uvjeta u čl. 101. Konvencije o pravu mora. Tipičan je primjer čl. 1135. talijanskog Plovidbenog zakonika (*Codice della navigazione*) gdje se ističe ekonomska korist od piraterije, prisvajanje tuđe stvari kako bi se ostvarila korist – *animus furandi*, a taj uvjet, kako sam istakao, ne zahtijeva se u Konvenciji o pravu mora. Zakonik tako ne precizira mjesto nasilja gdje se čin mora zbiti, pa piraterija može biti i u teritorijalnome moru, protivno konvencijskom rješenju. Odnedavno i u Republici Hrvatskoj Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka¹ za svrhe tog Zakona (naoružana pratnja na brodovima u posebnoj poglavlju) po učincima izjednačava se s piratstvom kako je definirano člankom 101. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora i *oružana pljačka* kao djelo obuhvaćeno definicijom piratstva počinjeno u unutarnjim morskim vodama, teritorijalnome moru i arhipelaškim vodama, što znači da je riječ o relativnom piratstvu (piratstvu po analogiji).

Sporilo se tretira li se piratstvo u gospodarskom pojasu jednako onome na otvorenome moru, dakle ima li pravo ratni ili drugi ovlašteni brod obaviti u tuđemu gospodarskom pojasu *pregled* stranog broda koji

¹ Narodne novine RH, br. 59/2012. od 28. svibnja 2012.

nema imunitet, ako se opravdano sumnja da se taj brod bavi piratstvom. Pozivom na čl. 58. st. 2. Konvencije o primjeni pravila na otvorenome moru, koja nisu inkompatibilna sa statusom gospodarskog pojasa, tj. da je riječ o suzbijanju zločina protiv međunarodnog prava (*crime de droit des gens*) i o slobodi plovidbe zajamčenoj i u gospodarskom pojasu, zaključuju se da ratni brod (ili drugi ovlašteni) može ostvariti pravo pregleda glede sumnji o piratskom djelu i u gospodarskom pojasu strane države do granice njezina teritorijalnog mora.²

Od piratstva se razlikuje gusarstvo (korsarstvo; gusar, korsar). Naime, za razliku od piratstva, gusarstvo je nasilje na moru po ovlaštenju jedne države. Dakle, pirati djeluju u vlastitom interesu, a gusari su u službi određene države ili vlade. Gusarstvo na moru danas je samo povijesni pojam; ono je formalnopravno bilo zabranjeno 16. travnja 1856. Pariškom pomorskom deklaracijom.³

SANKCIJE ZA PIRATSKA DJELA / Punishments for piratical acts

Na temelju Konvencije o pravu mora (čl. 105.) sudovi države koja je brod ili zrakoplov zaplijenila, mogu odlučiti o kaznama i o mjerama prema brodovima, zrakoplovima ili dobrima, podložno pravima trećih osoba koje postupaju u dobroj vjeri. Zaplijenjeni brod ili teret vraćaju se vlasnicima (pritom se često određeni postotak vrijednosti dodjeljuje zapljenitelju kao nagrada i ekvivalencija troškovima - tzv. *droit de rescousse*). Ako se ne bi znalo za vlasnika, brod i teret dodijelili bi se zapljenitelju.⁴

Države u svojim kaznenim propisima redovito određuju stroge kazne za piratska djela. Kao primjer spomenut ću da Sjedinjene Američke Države strogo procesuiraju pirate. Noviji je primjer američki brod «Maersk Alabama». U travnju 2009. zaplijenila su ga četiri somalska pirata. Američke su mornaričke snage intervenirale – ubili su tri pirata, a četvrtome se sudilo u New Yorku. Osuđen je na temelju američkih propisa na kaznu od 33 godine i 9 mjeseci zatvora.⁵

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

³ Usp. Ivo Grabovac, «Piraterija, morsko razbojništvo, kao suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe», Kapetanov glasnik, br. 23, Split, 2011., str. 18 – 20.

⁴ V. Davorin Rudolf, *Terminologija međunarodnog prava mora*, Split, 1980., str. 196.

⁵ Poblize John D. Kimball, *The Prosecution of Pirates*

Već sam spomenuo čl. 1135. talijanskog Plovidbenog zakonika, koji sadržava zajedničke norme i za kazneno djelo piratstva po analogiji.

U Hrvatskoj dosadašnji Kazneni zakon propisiva je posebno kazneno djelo za Morsko i zračno razbojstvo. Novi Kazneni zakon,⁶ koji je stupio na snagu 1. siječnja 2013., propisuje u čl. 223. posebno kazneno djelo Napad na zrakoplov, brod ili nepokretnu platformu. Prihvaća se širi koncept kaznenog obilježja koji obuhvaća klasično (konvencijsko) djelo piratstva *iure gentium* (prije: morsko i zračno razbojništvo), ali i svaku oružanu pljačku u opisu djela piratstva što se zbilja i u unutarnjim morskim vodama i u teritorijalnom moru, a to znači da se jednako kažnjava i piratstvo po analogiji (relativno piratstvo). Zbog toga je prije spomenuti naš Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova luka definirao s istim učincima konvencijsko piratstvo i oružanu pljačku. Takvo je kazneno djelo koncipirano po uzoru na njemački i slovenski Kazneni zakon.⁷ Za to se kazneno djelo propisuju zatvorske kazne do dugotrajnog zatvora ako počinitelj s namjerom usmrti jednu ili više osoba.

Naglasio sam da na temelju Konvencije o pravu mora sudovi države koja je zaplijenila brod ili zrakoplov mogu odlučiti o kaznama i drugim mjerama. Valja obratiti pozornost na riječ «mogu». To bi značilo da uvijek *ne moraju* sankcionirati piratska djela. Države bi pritom mogle taktizirati iz gospodarskih ili političkih razloga ili od straha od terorističkih napada, pa izbjegavati ili odgađati izricati odgovarajuće kazne. Međutim, kako bi se spriječilo da djela piratstva, iz različitih razloga, ostanu nekažnjena na temelju Konvencije o pravu mora, u Rimu je 1988. donesena Konvencija o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv pomorske plovidbe (Rimska konvencija iz 1988.). Tu je Konvenciju ratificirala i Republika Hrvatska, zajedno s Protokolom o suzbijanju protupravnih čina usmjerenih protiv sigurnosti nepokretnih platforma smještenih iznad epikontinentalnog pojasa.⁸ Rimska konvencija iz 1988. uspostavlja kaznenopravnu odgovornost

under United States Law, il diritto marittimo, Genova, II, 2010., str. 615-622.

⁶ Narodne novine RH, br. 125/2011. od 7. studenoga 2011.

⁷ V. komentar s naznakama mjerodavnih međunarodnih instrumenata i domaćih popisa, Šime Pavlović, *Kazneni zakon*, Rijeka, 2012., str. 448 - 453.

⁸ Narodne novine RH, Međunarodni ugovori, br. 4/2005.

za postupke ugrožavanja međunarodne pomorske plovidbe po uzoru na model odgovornosti ustanovljen za ugrožavanje međunarodne zračne plovidbe. Inkriminira se svaka osoba koja protupravno i s namjerom silom ili prijetnjom silom, ili bilo kojim drugim oblikom zastrašivanja, zauzme brod ili uspostavi nadzor nad njim ili nasiljem protiv osoba na brodu ugrozi sigurnost plovidbe, uzrokujući štetu na brodu, uništivši ili ozbiljno oštetivši pomorske navigacijske uređaje i drugo (v. čl. 3.), čime se ugrožava sigurnost pomorske plovidbe. Rimska konvencija rješava kažnjavanje počinitelja kaznenih djela (svaka država mora uspostaviti vlastitu sudbenost nad navedenim kaznenim djelima – čl. 6. st. 4.), ali nema posebnih odredaba što bi ovlastile na intervenciju kako bi se spriječili akti nasilja na moru država koje nisu države zastave. Ta je praznina, u neku ruku, ispravljena Protokolom iz 2005. o izmjenama Rimske konvencije. Protokol svakoj državi dopušta intervencije, uključujući i da na intervenciju pristane država zastave.

Važnost je, dakle, Rimske konvencije što nije bitno kakva je narav piraterije (apsolutna ili relativna, po analogiji, je li klasična piraterija u osobne svrhe ili je politički ili teroristički čin), a sudbenost je države obvezna.⁹ Stoga su shvatljive i spomenute zakonske intervencije u našoj državi.

AKTUALNA RASPRAVA O UČINKOVITOJ ZAŠTITI BRODOVA / *Current discussion on the effective measures for the protection of the ships*

Raspravlja se o potrebi na samoobranu trgovačkih brodova. Bi li bilo primjereno i dopušteno adekvatno se naoružati zbog piratskih iznenadnih napada? Nacionalni propisi, do najnovijih Smjernica i Preporuka IMO-a, u načelu su to zabranjivali. Primjerice, Pomorski zakonik Republike Hrvatske¹⁰ u čl. 157. st. 2. ističe da, poradi održavanja reda i sigurnosti na brodu, zapovjednik broda može držati na brodu potrebno vatreno oružje, dok ga članovi posade ne smiju imati. Protiv naoružanja trgovačkih brodova u literaturi se ističu određeni razlozi (napadači imaju suvremeno oružje pa ih neće odvratiti naoružani brod, opasnost

⁹ V. Brignardello, op. cit., str. 231 - 233.

¹⁰ Narodne novine RH, br. 181/2004., 76/2007., 146/2008. i 61/2011.

od požara zapaljivog tereta, učinkovita uporaba nesmrtonosnih obrambenih sredstava, kao mreža, žica, električnih ograda, akustičnih naprava, vodenih topova itd.). Kritiziraju se takva stajališta. Naglašava se da bi naoružani brod mogao odvrćati pirate od pokušaja čina pljačke zbog straha od ugroze vlastita života.¹¹

Uz spomenute mjere u borbi protiv pirata, aktualno je i pitanje je li poželjna i *oružana pratnja* na brodovima. Tko bi se mogao pojaviti u ulozi zaštitara? Mogu li to biti privatne zaštitarske tvrtke ili specijalizirani pripadnici vojske ili policije? Jesu li dostatne same ograde, akustične naprave, bodljikave žice, vodeni «topovi», koji se već primjenjuju, ili različiti manevri izbjegavanja? Nesumnjivo je da bi brodovi u područjima ugroženima od pirata trebali ploviti u konvojima, u pratnji ratnih brodova. Inače, oružje na brodu uvijek je riskantno, i može se zloupotrijebiti. Svakako ne bi se smjelo dopustiti naoružavati članove posade.

U međuvremenu, u skladu s Preporukama i Smjernicama Povjerenstva za pomorsku sigurnost Međunarodne pomorske organizacije u svibnju 2011. iskazalo se temeljno stajalište IMO-a da se državama *dopusti* samostalno odlučivati trebaju li uvesti oružanu pratnju na brodovima. Kako su već neke članice Europske unije pravno uredile mogućnost ukrcanja oružane pratnje na brodovima svoje držane pripadnosti, i naše je Ministarstvo pomorstva predložilo odgovarajuće izmjene i dopune Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka. Taj je Zakon, kako sam istakao, donesen u svibnju 2012., i njemu ću posvetiti posebno poglavlje.

REPUBLIKA HRVATSKA I ZAKON O IZMJENAMA I DOPUNAMA ZAKONA O SIGURNOSNOJ ZAŠTITI POMORSKIH BRODOVA I LUKA / *The Republic of Croatia sea vessels and ports safety protection law – as amended and supplemented in 2012*

U Zakonu o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka iz 2012. (u daljem tekstu

¹¹ Poblize Robert S. Jeffrey, *An Efficient solution in a Time of Economic Hardship: The Right to Keep and Bear Arms in Self-Defence Against Pirates*, Journal of Maritime Law and Commerce, Baltimore, vol. 41, No 4, October 2010, str. 527 - 530. Za legalizaciju oružane pratnje na brodovima zalaže se i Natalino Ronzitti, IMO-IMLI Press Office, publications@iml.org, 15 Feb. 2011

Zakon) kompanija¹² je dužna za svaki brod koji će ploviti u morskim područjima s visokim rizikom od piratskih napada ili oružane pljačke brodova: 1) izraditi procjenu rizika od piratskih napada i oružane pljačke, 2) definirati i provoditi mjere zaštite od piratskih napada i oružane pljačke prema procjeni rizika i preporukama Međunarodne pomorske organizacije (IMO), vodeći računa o utvrđenoj praksi za prevenciju, 3) izraditi i provesti postupke u planu sigurnosne zaštite od piratskih napada i oružane pljačke te po potrebi i za ukrcaj i iskrcaj osoba za naoružanu pratnju na brodu ovisno o procjeni rizika, 4) provoditi vježbe o osposobljavanju posada za praktična sredstva u borbi protiv piratskih napada, 5) surađivati s međunarodnim snagama zaštite u rizičnim područjima, 6) izvijestiti Ministarstvo zaduženo za poslove pomorstva o svakom piratskom napadu i oružanoj pljački. Za brod koji će ploviti morskim područjima gdje postoji *visok rizik* od piratskih napada ili oružane pljačke brodova i na koji je, prema procjeni rizika, potrebno ukrcati *osobe za naoružanu pratnju*, kompanija je, uz spomenute radnje dužna poduzeti i ove mjere: 1) ishoditi *dopuštenje* Ministarstva zaduženoga za poslove pomorstva za ukrcaj osoba za naoružanu pratnju u predviđenim uvjetima (v. u daljem tekstu), 2) prije ukrcaja osoba za naoružanu pratnju izvijestiti Ministarstvo o točnom vremenu i mjestu njihova ukrcaja na brod i njihovu iskrcaja s broda, 3) osigurati siguran ukrcaj i iskrcaj oružja na brod i, po potrebi, ishoditi dozvole od drugih država, 4) osigurati osobna sredstva za spašavanje na moru za osobe za naoružanu pratnju.

Ministar za poslove pomorstva uz prethodnu suglasnost ministarstva zaduženoga za unutarnje poslove može rješenjem *dopustiti* ukrcaj osoba za naoružanu pratnju na brodove hrvatske državne pripadnosti za vrijeme plovidbe morskim područjima s visokim rizikom od piratskih napada ili oružane pljačke brodova. Spomenuto rješenje izdaje se na zahtjev kompanije podnesen na temelju procjene rizika za sve ili pojedine njezine brodove. Uz zahtjev prilažu se sve potrebne isprave i podaci. Prije zahtjeva kompanija je dužna utvrditi jesu li

¹² Kompanija jest fizička ili pravna osoba koja je preuzela odgovornost za upravljanje brodom od vlasnika broda i koja je preuzimanjem takve odgovornosti preuzela ovlasti i odgovornosti sukladno Međunarodnom pravilniku o upravljanju sigurnošću (ISM pravilnik).

iskorištena sva ostala dostupna praktična sredstva za samozaštitu.

Troškove ukrcaja osoba za naoružanu pratnju na brod hrvatske državne pripadnosti u cijelosti snosi kompanija. Osobe za naoružanu pratnju ukrcane na brod hrvatske državne pripadnosti mogu poradi *nužne obrane* posade, broda, tereta i druge imovine na brodu od istodobnog ili izravnog predstojećeg piratskog napada ili oružane pljačke, upotrijebiti vatreno oružje, i to samo uz suglasnost *zapovjednika broda* i u najmanjoj mjeri koja je potrebna da se odbije napad.

Osobe za naoružanu pratnju ukrcane na brod hrvatske državne pripadnosti, u skladu s preporukama Međunarodne pomorske organizacije, moraju poštovati propise Republike Hrvatske i propise države luke i obalne države te moraju slušati zapovijedi zapovjednika broda.

Zapovjednik upisuje u brodski dnevnik podatke o svakoj namjernoj ili nenamjernoj uporabi vatrene oružja na brodu. On *ne odgovara* za prekoračenje nužne obrane koje, u obrani posade, broda i tereta, počine osobe za naoružanu pratnju (može biti sporno kako procijeniti takvo prekoračenje nužne obrane).

Pravne osobe koje pružaju usluge ukrcaja osoba za naoružanu pratnju na brodove hrvatske državne pripadnosti moraju imati rješenje (dopusnicu) Ministarstva pomorstva (osim stranih pravnih osoba koje je neka država članica Europske unije, sukladno svom zakonodavstvu, izričito ovlastila za pružanje usluga naoružane pratnje na brodovima svoje državne pripadnosti).

Brodar mora osigurati da svi članovi posade broda prije njihova ukrcaja na brod, ili prije ukrcaja osoba za naoružanu pratnju, budu obaviješteni o ukrcaju osoba za naoružanu pratnju i upoznati s primjenjivim propisima, mjerama i postupcima, te im se mora omogućiti da se ne ukrcaju na takav brod, ili da se s njega iskrcaju, i osigurati im povratak (repatrijaciju) u mjesto njihova prebivališta ili do sljedeće pogodne luke u kojoj mogu nastaviti plovidbu. Pri takvu odbijanju ukrcaja, ili traženja iskrcaja, pomorci *ne smiju* snositi nikakve negativne posljedice.

ZAKLJUČAK / Conclusion

Međunarodna konstitutivna obilježja piratstva (morskog razbojništva) su:

nezakoniti čin nasilja koji u osobne svrhe počinje posada ili putnici privatnog broda (ili zrakoplova), na otvorenom moru (ili mjestu koje ne potpada pod vlast neke države), protiv drugog broda (zrakoplova) ili protiv osoba ili dobara na njemu.

U nastojanju da se poduzimaju učinkovite mjere protiv piratskih napada jer oni ozbiljno ugrožavaju sigurnost plovidbe i ljudskih života, raspravlja se u međunarodnoj zajednici i o nužnosti oružane pratnje na brodovima u područjima gdje postoji visok rizik od te pošasti. Republika Hrvatska, kao i neke države Europske unije, donijela je u svibnju 2012. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka. Uz određene uvjete dopušta se na brodovima hrvatske državne pripadnosti i mogućnost ukrcaja osoba za naoružanu pratnju. U radu sam prikazao relevantni sadržaj toga zakonskog teksta.

LITERATURA / References

1. Brignardello, M., *Nozione di pirateria marittima e sue implicazioni*, Il diritto marittimo, Genova, I, 2010., str. 230
2. Doby, D., *Piracy Jure Gentium. The International Conflict Open the High Seas and Territorial Waters*, Journal of Maritime Law and Commerce, Baltimore, VI. 41, No 4, October 2010, str. 273-274.
3. Grabovac, I., *Plovidbeno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 2003.
4. Grabovac, I., *Piratstvo – suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 48, br. 3/2011 (101), str. 471-474.
5. Grabovac, I., *Piraterija, morsko razbojništvo, kao suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe*, Kapetanov glasnik, Split, br. 23, prosinac 2011., str. 18-24.
6. Jeffrey, R. S., *An Efficient Solution in a Time of Economic Hardship: The Right of Keep and Bear Arms in Self-Defence Against Pirates*, Journal of Maritime Law and Commerce, Baltimore, Vol. 41, No 4, October, str.519-520.
7. Kimball, J.D., *The Prosecution of Pirates under United States Law*, Il diritto marittimo, Genova, II., 2010, str. 615-622.
8. Pavlović, Š., *Kazneni zakon*, Libertin naklada, biblioteka prava i zakona, Rijeka, 2012., str.448-453.
9. Rudolf, D., *Terminologija međunarodnog prava mora*, Književni krug, Split, 1980.
10. Rudolf, D., *Međunarodno pravo mora*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 1985.
11. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, br. 181/2004., 76/2007., 146/2008., 61/2011.
12. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, Narodne novine, br. 59/2012.