

Doc. dr. sc. **Biserka Rukavina**

E-mail: biserka@pfri.hr

Srdan Žuškin, dipl. ing.

E-mail: szuskin@pfri.hr

Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci, Studentska 2, 51 000 Rijeka

Katarina Balen

E-mail: katarina.balen18@gmail.com

Ivana Filipovića 6, 51000 Rijeka

Utjecaj piratstva na pomorsku industriju i učinkovitost obrane na trgovačkim brodovima

Sažetak

U radu je prikazan utjecaj piratstva na pomorsku industriju te su sustavno analizirane metode obrane na trgovačkim brodovima. Analiziranjem najnovijih statističkih podataka autori ukazuju na trendove smanjenja piratskih napada na brodove. Također, sustavno su analizirani modaliteti zaštite od piratskih napada kako su predloženi i u samom dokumentu poznatom pod nazivom *Best Management Practice*. Posebna pozornost posvećena je oružanoj pratnji na trgovačkim brodovima te međuovisnost korištenja oružane pratnje i smanjenja broja piratskih napada. Učinkovito djelovanje protiv pirata, između ostalog, podrazumijeva usvajanje odgovarajućeg pravnog okvira tako da su u radu analizirani naponi i doprinos Međunarodne pomorske organizacije. Također se raspravlja o poziciji osiguravatelja i instrumentima osiguranja za slučaj piratskog napada, oružane pljačke i otmice broda i posade. Zaključno, autori ukazuju na buduća moguća djelovanja i nužnost kontinuiranog djelovanja svih zainteresiranih subjekata.

Ključne riječi: piratstvo, metode zaštite od piratskih napada, pomorsko osiguranje

1. Uvod

U posljednjih pet godina brojni pomorci u Adenskom zaljevu bili su izloženi otmicama i piratskim napadima iz automatskog vatrenog oružja, a zatočeni pomorci čak su zlostavljani psihički i fizički. Bez obzira na nasilne zločine, suzbijanje piratstva nije adekvatno riješeno na globalnoj razini od međunarodnih i državnih institucija. Jedno od najprometnijih pomorskih područja na svijetu je upravo Adenski zaljev kojim se, uz obalu Somalije, godišnje preveze oko 12% globalnog tereta što se prevozi morem. Pred obalom Somalije počinjen je najveći broj napada, a slijede ga napadi pred

obalom Jemena, odnosno ispred obale Tanzanije. Somalski pirati su opremljeni brzim čamcima te su gotovo uvijek naoružani i predstavljaju visoku prijetnju za nenaoružane posade brodova, a pogotovo lakozapaljivih tankera. Piratstvo ima snažne utjecaje na pomorsku industriju te je rezultiralo povišenim cijenama transporta i troškovima osiguranja brodova.

2. Pravni okvir suzbijanja piratstva na moru

Piratstvo je tradicionalno jedna od najvećih prijetnji pomorcima i jedan od najstarijih oblika kršenja međunarodnog prava. Prema međunarodnom pravu mora treba razlikovati apsolutno piratstvo od relativnog piratstva. Apsolutno piratstvo uključuje nezakoniti čin nasilja ili pljačka na otvorenom moru ili na mjestu gdje ne pripada nadležnost niti jedne države, dok se relativnim piratstvom drži nezakoniti čin nasilja ili pljačke koji se dogodi u granicama nacionalne nadležnosti, odnosno u teritorijalnom moru ili unutrašnjim morskim vodama koje podliježu kaznenom zakonu države[6].

Piratstvo je definirano u člancima 101. do 103. Konvencije Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982. godine (UNCLOS). Prema toj definiciji, da bi se radilo o piratstvu, mora se raditi o protupravnom nasilju, zadržavanju ili pljački koje nije ovlastila niti jedna država, a počinjeni su u osobne svrhe ili privatnu korist. Nasilje, zadržavanje ili pljačku mora počiniti neki privatni brod ili zrakoplov, protiv nekog drugog broda ili zrakoplova, osoba ili dobara na njima, a počinjeni su na otvorenom moru ili na drugom mjestu koje ne potpada pod jurisdikciju niti jedne države [31].

U međuvremenu nastoji se pronaći rješenje uvođenjem rezolucije IMO-a A1025(26) (*Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*) gdje se definirala razlika između piratstva i oružanih napada protiv brodova gdje se piratstvo definira člankom 101. UNCLOS-a dok se zasebno definira oružani napad protiv brodova kao bilo koje od ovih djela [26];

- 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;
- svaki čin kojemu je svrha poticanje ili namjerno omogućavanje već opisaanog djela.

Slučajevi neučinkovitog djelovanja pripisuju se, između ostalog, i zastarjelim elementima u aktualnoj međunarodnoj definiciji piratstva tako da je ona podložna brojnim kritikama. Tako se predlaže intervencija u dio koji govori da je nasilje počinjeno u osobne svrhe ili privatnu korist. Drži se da bi takav konvencijski izričaj trebalo tumačiti u smislu političkih ili terorističkih čina. Značajan je i prijedlog o proširenju prava progona kao i preispitivanje uvjeta postojanja dvaju brodova [6].

Uz Konvenciju o pravu mora iz 1982. Godine, kao dodatni pravni okvir glede pitanja piratstva, treba istaknuti i Konvenciju o suzbijanju nezakonitih akata protiv

sigurnosti pomorske plovidbe iz 1988. godine tzv. SUA Konvencija (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation*) kojoj je svrha borba protiv nasilja na moru gdje se ugrožava sigurnost plovidbe broda [15]. Konvencija kaznenim djelom drži svaki namjeran i protupravan čin sile ili prijetnje silom, ili bilo koji drugi oblik zastrašivanja radi zauzimanja ili uspostave kontrole nad njim, kao i čin nasilja protiv osobe na brodu ako takav čin može ugroziti sigurnu plovidbu. Prema konvencijskom izričaju nebitno je da li je djelo počinjeno iz osobne koristi ili radi političkog cilja (čl. 3. toč (a) Konvencije). To može biti teroristički čin, ali i otmica broda kao posljedica piratskog napada.

Osim nje, značajne su još i Konvencija protiv uzimanja talaca iz 1979. godine i Konvencija Ujedinjenih naroda protiv transnacionalnoga organiziranog kriminaliteta iz 2000. godine (UNTOC – *United Nations Convention against Transnational Organized Crime*).

Kada se govori o problemu suzbijanja piratstva, osnovno pitanje odnosi se na nadležnost nad određenim područjem. Međutim, kada se napadi obavljaju u teritorijalnom moru Somalije ili drugih susjednih zemalja gdje intervencija stranih ratnih brodova predstavlja povredu suvereniteta obalne države, ratni brodovi su svojim angažmanom ograničeni za provođenje akcija. Zbog eskalacije piratskih napada u obalnom području Somalije od 2008. godine do danas donijeto je niz rezolucija od Vijeća sigurnosti UN-a kojima se pozivaju države koje imaju sredstva i mogućnosti da sudjeluju u vojnopomorskim akcijama suzbijanja piratstva (Rezolucija 1816, 1838, 1846, 1851, 1879, 1918, 1950, 1976, 2015.). Značajan doprinos dali su i UNDOC (*United Nations Office for Drugs and Crimes*) s glavnim ciljem pravednog i djelotvornog suđenja i zatvaranja osumnjičenih za piratstvo u državama regije i Somaliji, zatim UNPOS (*United Nations Political Office for Somalia*) te CPGS (*Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia*) kojima je zajednički interes zaustaviti piratstvo uz obalu Somalije te privesti pravdi – kako pirate, tako i njihove financijere i pomagače.

Već trideset godina na suzbijanju piratstva radi i Međunarodna pomorska organizacija (IMO) koja stvara višestrani ugovor ReCAAP (*The Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*), temeljem kojeg se pruža pomoć u stvaranju i uspostavi učinkovitog sustava djelovanja i pojačane kontrole područja Adenskim zaljevom od samih obalnih država. Osim njega, osnovan je i ReCAAP ISC (*ReCAAP Information Sharing Centre*) koji služi za razmjenu informacija o incidentima, podršci i suradnji među državama strankama. Međunarodna pomorska organizacija je utvrdila i Smjernice radi bolje implementacije već spomenute Rezolucije A.1025(26), čija je svrha pomoći u istrazi, očuvanju i razmjeni dokaza. S obzirom da se ReCAAP Agreement za Aziju pokazao uspješnim, IMO je pokrenuo zaključivanje regionalnog ugovora u svezi suzbijanja piratstva i oružanih napada protiv brodova u području Zapadnog Indijskog oceana i Adenskog zaljeva (*The Djibouti Code of Conduct*). Tim se ugovorom države stranke obvezuju surađivati u pogledu zaustavljanja brodova i zrakoplova pod sumnjom da se bave piratstvom i oružanim napadima, kako bi se informacije lakše razmjenjivale i objavljujvale, zatim radi osiguranja uzapćenja i

suđenja osobama koje obavljaju te zločine te davanje pomoći, brige i isplate naknada žrtvama piratstva i oružanih napada protiv brodova.

Da bi se pokazala odlučnost u suzbijanju somalskog piratstva, IMO je 2011. godinu označio kao godinu zajedničke usklađene borbe protiv piratstva naznačujući ciljeve te akcije (Action Plan) u 6 točaka i stavljaajući ih u vremenski kontekst u kojem se pojedini ciljevi mogu ostvariti [10];

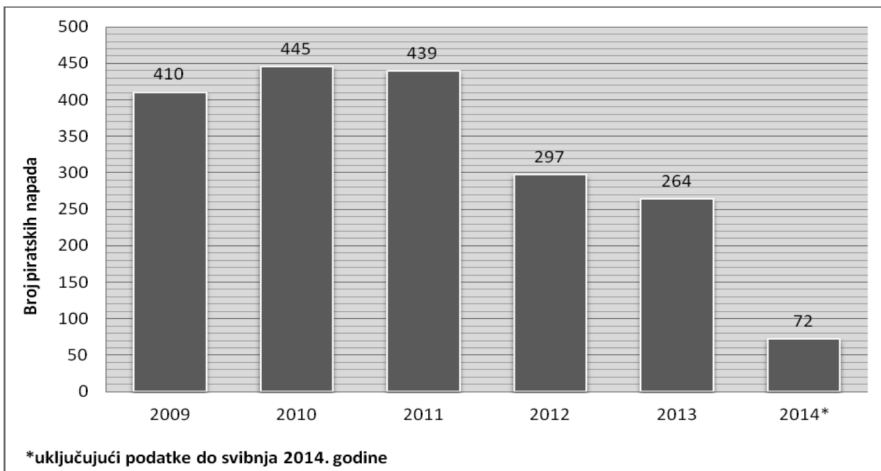
1. Povećati pritisak na političkoj razini radi puštanja svih talaca koje drže pirati;
2. Preispitati i poboljšati IMO preporuke državama i pomorcima i poduprijeti postupanje u skladu sa Smjernicama najbolje prakse (Best Management Practice – BMP) i preporučenim preventivnim mjerama izbjegavanja i obrane koje brodovi trebaju slijediti;
3. Podupirati veću podršku mornarice i bolju koordinaciju s njom;
4. Podupirati koordinaciju i suradnju u protupiratskom postupcima među državama, regijama, organizacijama i industrijom;
5. Pomagati države da u piratstvu zahvaćenim regijama svijeta poboljšaju mogućnosti za odvraćanjem i suđenjem osoba koje obavljaju djela piratstva i oružanih napada na brodove;
6. Pružiti brigu, u posttraumatskom razdoblju, onima koje su pirati napali ili oteli, kao i njihovim obiteljima.

Posebne mjere sigurnosne zaštite brodova kada postoji povećana opasnost od nastupanja događaja koji ugrožava opasnost broda sadržane su u SOLAS konvenciji i implementirane su kroz Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i luka (eng. *International Ship and Port Facility Security Code - ISPS Code*) kojeg u skladu s konvencijom mora imati svaki teretni brod od 500 BT i više, brzi teretni brod te svaki putnički brod i brzi putnički brod u međunarodnoj plovidbi. Mjere sigurnosne zaštite sadržane u Poglavlju XI-2 SOLAS konvencije i Međunarodnom pravilniku o sigurnosnoj zaštiti brodova i luka počele su se primjenjivati 1. srpnja 2004. godine.

3. Statistički podaci piratskih i oružanih napada

U posljednjih 30 godina vode se statistički podaci koji uključuju sve neuspješne, ali i uspješne napade po regijama na mjesečnoj, tromjesečnoj i godišnjoj bazi u sklopu Međunarodne pomorske organizacije [16]. Grafikon 1. prikazuje broj piratskih i oružanih napada u razdoblju od 2009. do svibnja 2014. godine gdje je ukupan broj piratskih napada 1927, dok svoj vrhunac doživljava u 2010. godini sa 445 prijavljenih napada. Iz statističkih podataka može se utvrditi da je 2013. godine bilo evidentirano 264 napada, što čini 33 napada manje ili 11% u odnosu na 2012. godinu. U 2012. godini bilo je ukupno 297 napada, što čini pad za čak 142 napada ili 32.3% u odnosu na 2011. godinu. Uspoređujući 2011. i 2010. godinu, evidentno je da se radi o padu broja napada u 2011. godini za samo 6 napada (1.4%). U navedenom razdoblju, najveći

broj piratskih napada dogodio se upravo 2010. godine sa 445 prijavljenih napada, što čini porast u odnosu na 2009. godinu od 35 napada ili 8.5%.

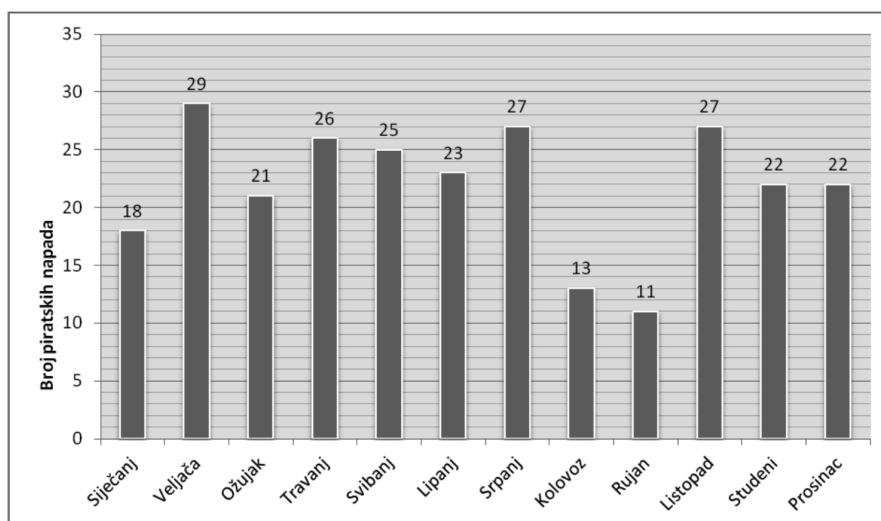


Grafikon 1. Broj piratskih i oružanih napada u razdoblju od 2009. do 2014. godine

Izvor: Autori prema International Commercial Crime services and International Maritime Bureau

Najveći razlog za pad napada u svijetu je smanjenje napada samih somalijskih pirata uz obalu istočne Afrike koji su zastrašeni kombinacijom više faktora. Ključnu ulogu ima međunarodna ratna mornarica, a osim nje tu je korištenje privatnih naoružanih sigurnosnih timova na brodovima te stabilizirajući utjecaj same somalijske Vlade.

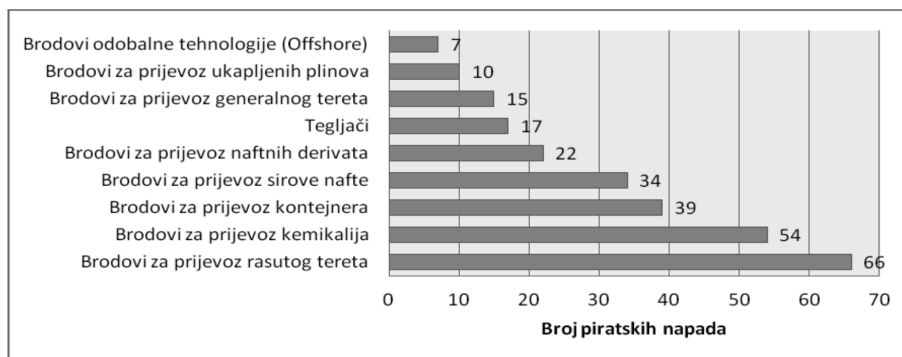
Ukoliko se uzme u obzir 2013. godina sa svojih 264 piratskih napada, prema podacima ICC-a i IMB-a (Grafikon 2.) može se utvrditi da se najveći broj napada dogodio u veljači (29), dok se najmanji broj napada (11) dogodio u rujnu. Proučavajući različite faktore u područjima piratskih napada, može se zaključiti da su napadi učestali u određenim razdobljima godine najvećim dijelom iz vremenskih razloga. Naime, u to vrijeme su kišne oborine prisutne, ali u manjim količinama. Za smanjenje napada tijekom određenih mjeseci (siječanj, kolovoz i rujna) zaslužni su dobro poznati sezonski monsoni, vremenske neprilike popraćene jakim vjetrovima i kišom s visokim valovima i valovima mrtvog mora koji zajedno onemogućuju piratima napade.



Grafikon 2. Broj piratskih napada u svijetu po mjesecima u 2013.

Izvor: Autori prema International Commercial Crime services and International Maritime Bureau

Promatrajući grafikon 3. koji prikazuje broj piratskih napada prema vrsti teretnog broda u 2013. godini, može se zaključiti da su najviše obuhvaćeni brodovi za prijevoz rasutog tereta radi relativno male brzine i niskog nadvođa. Od ukupnog broja napada prema grafikonu 3. koji iznosi 264, brodovi za prijevoz rasutog tereta zauzimaju čak 66 napada što čini 25% napada. Najmanje su zahvaćeni brodovi odobalnih tehnologija jer se u 2013. godini bilježi samo 7 napada, tj. 2.7%.



Grafikon 3. Broj piratskih napada prema vrsti broda u 2013. godini.

Izvor: Autori prema International Commercial Crime services and International Maritime Bureau

4. Metode obrane i zaštita od somalijskih pirata

Metode obrane i zaštita od Somalskog piratstva, prema autorima, možemo podijeliti na četiri glavne skupine:

- Vojnopomorske operacije i pratnja koridorom
- Oružana pratnja na brodovima
- Konstrukcijske preinake i fizičke barijere
- Navigacijsko – organizacijski aspekti

4.1 Vojnopomorske operacije i pratnja koridorom

Vojnopomorske operacije su uspostavljene radi zaštite brodova koji su prevozili humanitarnu pomoć u sklopu programa Ujedinjenih Naroda pod nazivom WFP (World Food Programme) što je regulirano Rezolucijom 1814 Vijeća sigurnosti Ujedinjenih Naroda o stanju u Somaliji usvojenom 15. svibnja 2008. godine. Temeljem Rezolucije 1814 uspostavlja se vojno pomorska skupina CTF (Combined Task Force) čiji je cilj bio uspostava sigurnog prolaza za brodove s humanitarnom pomoći i ostale trgovačke brodove kroz visokorizično područje Adenskog zaljeva kroz koridor. Uspostavljenim koridorom MSPA (Maritime Security Patrol Area) potroliiraju osim američkih ratnih brodova i ratni brodovi Kanade, Danske, Njemačke, Francuske, Velike Britanije, Pakistana, Južne Koreje, itd. Vijeće EU pokrenulo je vojnopomorsku operaciju koju vodi pod nazivom ATALANTA koja se provodi u okviru ESDP-a (European Security and Defence Policy) i dio je „sveobuhvatnog„ pristupa Europske Unije tijekom krize u Somaliji s naglaskom na političke, sigurnosne i humanitarne aspekte. Subjekti koji svojim snagama doprinose borbi protiv piratstva su: EU NAVFOR, Koaliacijske pomorske snage (Coalition Maritime Forces - CMF), NATO pomorske snage (NATO Maritime Forces), francuske snage u Džibutiju (FFDJ), UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operations) te ostale države koje su radi zaštite svojih interesa u područje operacije uputile svoje mornaričke snage. Koaliacijske snage u području operacije sastavljene su od taktičkih skupina CTF-150 (Borba protiv terorizma), CTF-151 (Borba protiv pirata), CTF-75 (Mornaričko-izvidničke snage) te CTF-53 (Snage logističke potpore/tanker).

Operacija EU NAVFOR je formirala pomorski centar za sigurnost u području Roga Afrike - MSCHOA (The Maritime Security Centre - Horn of Africa) koji pruža usluge 24-satnog praćenja sigurnosne situacije te plovidbe brodova kroz područje operacije. Nekada MSPA, a danas Međunarodni preporučeni tranzitni koridor - IRTC (International Recommended Transit Corridor) dug je 500 M, s početnom točkom „A“ južno od Adena s pozicijom $\varphi = 11^{\circ}50' N$ i $\lambda = 045^{\circ}00' E$, te s točkom „B“ jugozapadno od luke Salalah u Omanu s pozicijom $\varphi = 14^{\circ}28' N$ i $\lambda = 053^{\circ}00' E$. Koridor je 12 Nm širok, po 5 Nm istočno i zapadno, sa separacijom od 2 Nm [12].

Koridor je prvenstveno postavljen kako bi se omogućila bolja zaštita trgovačkih brodova koji prolaze Adenskim zaljevom dok u tom području 24 sata dnevno patrolira

najmanje 5 vojnih brodova u dodijeljenim sektorima. 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.

IMO 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), te 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. Prema BMP-u strogo se preporuča grupni tranzit brodova koridorom (GOA GT- Gulf of Aden Transits), a za brodove čija je brzina ispod 18 čvorova tranzit koridorom uspostavljen je prema točno utvrđenom rasporedu. Utvrđeni raspored grupnog tranzita koridorom prikazan je tablicom 1.

Tablica 1. Raspored grupnog tranzita

Brzina broda	Vrijeme ulaska u koridor na točku „A“		Vrijeme ulaska u koridor na točku „B“	
	Plovidba prema istoku (Eastbound)		Plovidba prema zapadu (Westbound)	
10 čv	01:00 (UTC)	04:00 (Lt)	15:00 (UTC)	18:00 (Lt)
12 čv	05:30 (UTC)	08:30 (Lt)	21:00 (UTC)	00:01 (Lt)
14 čv	08:30 (UTC)	11:30 (Lt)	01:00 (UTC)	04:00 (Lt)
16 čv	11:00 (UTC)	14:00 (Lt)	05:30 (UTC)	08:30 (Lt)
18 čv	13:00 (UTC)	16:00 (Lt)	07:00 (UTC)	10:00 (Lt)

Izvor: Autori prema Piracy risk – Gulf of Aden corridor and East Somalia, ISPS/CSO Letter No. 10-002, 2010

Radi sve veće piratske aktivnosti na velikim udaljenostima od kopna (čak do sredine Indijskog oceana) uspostavilo se područje s povećanim stupnjem rizika na sigurnost plovidbe u granicama od 10° S i 078° E prema Indijskom oceanu gdje se svi brodovi koji su u tranzitu tim područjem moraju prijavljivati UKMTO-u. [8].

4.2. Oružana pratnja na brodovima

Prema IMO-u od 2011. godine najvažniji čimbenik u sprječavanju uspješnosti piratskih napada prema Smjernicama najbolje prakse za zaštitu od pirata je korištenje oružane pratnje na brodovima. Od iste godine počele su se uspostavljati pravne osobe koje pružaju usluge naoružane pratnje brodovima (PMSC - *Private Maritime Security Companies*). Oružana pratnja na brodovima definira se kao zaposlenik privatne agencije za zaštitu ljudi i imovine, odnosno vodi se pod nazivom Ugovorena osoba za naoružanu pratnju (PCASP - *Privately Contracted Armed Security Personnel*) [19, 20].

Izmjenama Zakona o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka iz 2012. godine hrvatski zakonodavac omogućio je, pod određenim uvjetima, ukrcaj naoružane pratnje na brodove hrvatske državne pripadnosti radi zaštite od piratskih napada. Brodarskim kompanijama se dopušta da na svoj trošak ukrcaju naoružanu pratnju na brod kako bi se zaštitilo prvenstveno posadu, brod i teret u područjima gdje je rizik od napada ili pljačke povećan. Osoba za naoružanu pratnju nije član posade broda, nego je na brod ukrcana za obavljanje neposredne sigurnosne zaštite posade, broda, tereta i druge imovine na brodu od piratstva i oružane pljačke te prilikom obavljanja svojih poslova na brodu može koristiti vatreno oružje [30].

U suzbijanju piratstva javila se ekonomska korist jer je upotreba oružane pratnje na brodovima postao unosan posao. Gledajući s ekonomskog aspekta cijena angažiranja tročlanog tima za privatnu oružanu pratnju na brodovima stoji približno 25 tisuća USD za 30 dana na brodu. Cijenu povisuju dodatni troškovi, nepredviđeni uvjeti i aktivnosti te provizija privatne sigurnosne kompanije koja je uposlila tim za oružanu pratnju. Korisnost njihovog angažmana je plovidba kraćom rutom, umjesto iz sigurnosnih razloga izbjegavanja i obilaženja rizičnih područja, umanjena premija osiguranja, nedovođenje u situaciju otmice broda itd.

4.3. Konstrukcijske preinake i fizičke barijere

U mnogim slučajevima trgovački brodovi uspjeli su se obraniti od piratskih napada koristeći pasivne mjere. Da bi se brod što bolje pripremio za prolazak visokorizičnim područjem, posada treba postaviti raznovrsne prepreke kojima bi se onemogućio pristup brodskoj palubi, kao što su: bodljikava žica, mazanje rukohvata mašću, prepreke na stubištu oko nadgrađa te postavljanje rešetki na prozorska okna, itd. Piratski napadi najčešće ciljaju na navigacijski most kako bi preuzeli kontrolu nad njime. Jedna od konstrukcijskih preinaka je zatvaranje navigacijskog mosta neprobojnim staklom. Na navigacijskom mostu na pojedinim trgovačkim brodovima nalazi se neprobojni prsluk i neprobojne kacige koje su u stanju pripravnosti za časnike u straži. Ujedno, na krilima mosta na pojedinim brodovima postavljaju se vreće pijeska u svrhu zaštite.

Bodljikava žica je vrlo efikasna kao fizička barijera jedino ukoliko je pravilno na brodu postavljena. Na brodu se postavljaju spiralne bodljikave žice promjera 2 metra, a mogu biti i pod naponom ukoliko je na brodu to dozvoljeno.

Vodeni šmrkovi, vodeni topovi te vodena zavjesa također su efikasni u udaljavanju piratskog plovila od broda u slučaju napada. Međutim, korištenje nema svrhu ukoliko su pirati naoružani automatskim vatrenim oružjem pa se posada, u slučaju napada, okuplja prema smjernicama prakse najčešće na zapovjedničkom mostu.

Glavna konstrukcijska preinaka je uspostavljanje zatvorenih zaštićenih prostora tzv. brodski citadel. Od lat. Cittadella, to je posebno zaštićen i opremljen prostor na brodu, konstruiran radi zaštite posade od otmice i nasilja pirata. Štićeni prostor opremljen je sigurnosnim vratima i zasebnim sustavom ventilacije, dovoljnom količinom

hrane i vode za posadu u nuždi, komunikacijskim sustavom (prijenosne VHF stanice i satelitski telefon) s rezervnim napajanjima, sredstvima za pružanje prve pomoći i po mogućnosti opciju daljinskog upravljanja radom glavnih motora. Citadel je, prvenstveno, konstruiran radi zaštite od otmica za određeni vremenski period dok ne pristignu međunarodne vojnopomorske snage na moru. Ukoliko postoji sumnja da je netko od članova posade oteţ, odustaje se od akcije oslobađanja nasilnim putem jer je vrlo bitno naglasiti da citadel ostvaruje zadaću ukoliko su svi članovi posade u njemu osigurani. U posljednje vrijeme, sve se više potiče brodovlasnike na ugradnju takvih prostorija, preinakom već postojeće odgovarajuće prostorije ili planiranjem ugradnje citadele prilikom gradnje novog broda. Takvim sustavnim planiranjem omogućila bi se ugradnja sustava daljinskog upravljanja što je bitno zbog toga što se brodovi, tijekom napada, mogu nalaziti stotinama milja od najbliţih koalicijskih brodova, a na taj način omogućilo bi se kontrolirano pribliţavanje brodovima u cilju smanjenja vremena potrebnog za spašavanje.

Na brodovima, osim konstrukcijskih preinaka, javljaju se i specijalne naprave poput uređaja za dalekoseţni zvuk (eng. *Long Range Acoustic Divice* – LRAD), kao vrsta oruţja koja oštećuje sluh, a također je postavljen i video nadzor (eng. *Closed-circuit television* - CCTV) gdje je moguće zabiljeţiti kretanje pirata kod napada.

4.4. Navigacijsko – organizacijski aspekti

Konačan cilj potpunog eliminiranja piratstva ne moţe se postići preko noći. Stoga, IMO u međuvremenu preporuĉa Smjernice najbolje prakse za zaštitu od pirata (eng. *Best Management Practice* – BMP) te upućuju svim drţavama, brodarima i pomorcima da se strogo pridrţavaju predviđenih i preporuĉenih procedura utvrđenih kao najboljih na temelju dosadašnjih iskustava u izbjegavanju i odbijanju napada pirata. Ukoliko govorimo o organizacijskim aspektima, potrebno je bazirati se na implementaciji Brodskog plana sigurnosne zaštite gdje se najĉešće na brodovima zapovjednik pridrţava sljedećih pravila:

- na navigacijskom mostu u sluĉaju prolaza visokoriziĉnim podruĉjima potrebno je postaviti dvostruku straţu (eng. *Double Watch*) koristeći dodatne kormilare, mornare i vjeţbenike palube,
- brodska strojarnica u sluĉaju prolaza visokoriziĉnim podruĉjima mora biti pod nadzorom 24 h s deţurnim ĉasnicima stroja i mazaĉima,
- rad na palubi u to vrijeme je zabranjen, odnosno ograniĉen, a ujedno je potrebno zatvoriti sva vrata što vode u nadgrađe. Rad na brodu potrebno je ograniĉiti u zatvorenim prostorima, a svaki izlazak na palubu potrebno je prijaviti deţurnom ĉasniku na navigacijskom mostu,
- deţurni ĉasnik, ujedno, mora biti upoznat s brojevima određenih institucija za sluĉaj napada,
- ukoliko brod prolazi riziĉnim podruĉjem, sva svjetla moraju biti ugašena,

osim navigacijskih – prema Međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru,

- kod približavanja sumnjive brodice potrebno je odmah pozvati zapovjednika te u slučaju napada započeti manevar izbjegavanja koristeći veliki otklon kormila,
- u slučaju napada potrebno je aktivirati generalni alarm, a časnik, zajedno sa zapovjednikom dužan je obavijestiti nadležne vlasti, vlastitu kompaniju i okolne brodove koristeći Inmarsat, VHF, MF, satelitski telefon, SSAS¹,
- potrebno je aktivirati protupožarnu zaštitu, vodene šmrkove, vodene topove ili stvoriti vodenu zavjesu,
- kod prolaza visokorizičnim područjem potrebno je smanjiti eksternu komunikaciju, osim u slučaju napada ili komunikacije s koalicijskim brodovima,
- u visokorizičnim područjima potrebno je pravilno koristiti radare; X band radar postaviti na 6 M dometa, S band radar postaviti na 12 M dometa,
- u područjima s povećanim stupnjem rizika na sigurnost plovidbe zapovjednik broda može isključiti AIS uređaj te je dužan o tomu obavijestiti nadležnu upravu i zapisati događaj u brodski dnevnik. Nakon izlaska iz visokorizičnog područja zapovjednik je dužan uključiti AIS uređaj.

5. Utjecaj piratstva na pomorsko osiguranje

Premda je postignut velik tehnološki napredak, rizici u pomorstvu i dalje su prisutni pa nije moguće zamisliti pomorski promet bez odgovarajuće zaštite osiguranjem. Brodari osiguravaju brodove protiv stanovitih rizika koji su sve brojniji. Ta pokrića obično preuzimaju Lloydovi osiguravatelji ili druga tržišta pomorskih osiguranja, a mogu se postići i preko klubova za uzajamno osiguranje brodova kao što je *Marine Shipping Mutual Insurance Co.Ltd.*

5.1. Rizik piratstva i osiguranje pomorskih rizika

Brodovlasnik redovito ima opravdan materijalni interes za osiguranje broskog trupa i strojeva te drugih interesa vezanih za brod kao što je osiguranje vozarine ili troškovi opskrbe broda. Sva ta osiguranja obuhvaćena su pojmom pomorsko kasko osiguranje. U osiguranju brodova koriste se standardizirani uvjeti osiguranja koji čine sastavni dio ugovora o osiguranju. Za osiguranje pomorskih rizika postoji više

¹ *Ship Security Alert System* - je sustav koji odašilje poruku o položaju, kursu i brzini broda, kada brodu prijete sigurnosna prijetnja. Brodski uređaj na izaziva uzbunu na brodu. Poruka se odašilje uvjetno ako postoji sigurnosna prijetnja te je sustav reguliran konvencijom SOLAS Resolution XI-2/6.

institutskih klauzula koje se međusobno razlikuju po širini pokrića. Najšire pokriće pružaju Institutske klauzule za osiguranje brodova na vrijeme (*Institute Time Clauses – Hulls*) i Institutske klauzule za osiguranje brodova na putovanje (*Institute Voyage Clauses - Hulls*). Rizik piratstva u prošlosti se ubrajao u ratne rizike i bio isključen iz osiguranja pomorskih rizika. Revizijom Institutskih klauzula za osiguranje pomorskih rizika iz 1983. godine rizik piratstva uvršten je u pomorske rizike (Klauzula 6.1.). Rizik piratstva nalazi se u tzv. *Perils Clause*. Rizici sadržani u toj klauzuli određeni su metodom nabrojanih (imenovanih) rizika, a osiguranjem su pokriveno samo štete koje su nastale zbog osiguranih rizika. U smislu osiguranog rizika, rizik piratstva može biti izveden unutar ili izvan teritorijalnog mora neke države. Osim piratstva klauzulom 6.1. pokriven je gubitak ili oštećenja osiguranog broda koja su nastala zbog nasilne krađe od osobe izvan osiguranog broda. Ista rješenja sadrže i Institutske klauzule za osiguranje pomorskih rizika iz 1995. godine.

Potraživanja osiguranika mogu se temeljiti na potpunom gubitku broda uslijed otmice broda ili potapanja, odnosno oštećenja broda koje je posljedica piratskog napada. Vodeći se činjenicom da se kontinuirano povećava broj piratskih napada u rizičnim područjima i da se može povući određena povezanost piratstva s terorističkim djelovanjem, na tržištu pomorskog osiguranja rizici kao što su oružana pljačka i piratstvo ponovno se vraćaju na popis ratnih rizika i pokriveni su policom ratnih rizika koja, također, pokriva gubitak ili oštećenje broda koji su nastali zbog terorističkog čina. Za osiguranike to ne mijenja karakter piratstva kao rizika jer i dalje zadržava element sigurnog rizika.

5.2. Pokriće ratnih rizika i rizika štrajka

Osim pomorskim rizicima brodovi mogu biti izloženi i ratnim i političkim rizicima te rizicima štrajka. Za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka osiguravatelji mogu primjenjivati *Institutske klauzule za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka* iz 1983. i 1995. godine. Radi se o rizicima koji su isključeni iz osiguranja prema *Institutskim klauzulama za osiguranje pomorskih rizika*. Institutskim klauzulama za osiguranje ratnih rizika i rizika štrajka pokriveno su, između ostalog, i štete na osiguranom brodu nastale zbog zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja, kao i od posljedica tih djela ili pokušaja da se ona izvrše te gubitak ili oštećenje broda nastalo zbog postupaka terorista ili bilo koje osobe koja djeluje zlonamjerno ili s političkim pobudama.

Pitanje je bi li gubitak ili oštećenje broda koje je nastalo kao posljedica piratskog napada trebalo biti pokriveno kasko policom ili policom ratnih rizika bilo je predmetom brojnih rasprava na tržištu pomorskog osiguranja. Danas se pretežit dio brodara osigurava protiv piratstva ugovaranjem osiguranja ratnih rizika. Uključujući piratstvo pod ratne rizike osiguravateljima stoji na raspolaganju mogućnost da brodarima povećaju premiju ako njihovi brodovi plove u područjima visokog rizika napada od

pirata. Dodatna premija omogućuje da pokriće bude plaćeno od onih koji su doveli do izloženosti tom riziku, a to su unajmitelji broskog prostora ili korisnici usluga. Osiguratelji ratnih rizika često će smanjiti premiju za putovanja kroz navedena područja ako su zadovoljni s poduzetim preventivnim mjerama ili ako postoji tzv. osiguranje za slučaj otmice broda u odgovarajućem iznosu. Na visinu premije utjecat će i činjenica koriste li brodari tzv. Smjernice najbolje prakse za zaštitu protiv somalskih pirata.

U onim rijetkim slučajevima kada je piratstvo pokriveno kasko policom, ne postoji mogućnost naplate dodatne premije brodarima radi plovidbe u visoko rizičnim područja. Ipak, sve češći napadi, a posljedično i značajnija potraživanja radi ostvarenja rizika piratskog napada koje je pokriveno kasko policom dovela su do povećanja osnovne kasko premije.

5.3. Osiguranje za slučaj otmice broda i posade

Na novonastalu situaciju uzrokovanu učestalim napadima pirata i sve uspješnijim otmicama brodova i posade osiguratelji su reagirali na način da su prilagodili i revidirali postojeća pokrića ili su ponudili nova. Jedno od njih je i osiguranje za slučaj otmice broda i posade i otkupnine tzv. *Kidnap and ransom* osiguranje. To osiguranje može imati značajnu ulogu u kreiranju strategije upravljanja rizicima svakog brodara budući da pokriva specifične troškove koji se vežu uz piratski napad, a nisu pokriveni kasko osiguranjem. Ono pokriva troškove potrebne za sigurno i relativno brzo otpuštanje broda, posade i tereta, troškove vođenja pregovora, kao i samu otkupninu do visine osigurane svote. Premije se mogu računati na godišnjoj ili višegodišnjoj osnovi uz mogućnost dodavanja popisa područja unutar kojih nije dozvoljena plovidba, osim ako nije plaćena dodatna premija. Također se može ugovoriti polica za jedan brod, više brodova ili cijelu flotu.[32]

Brodari, u pravilu, prebacuju troškove osiguranja na unajmitelje broda uvrštavanjem odgovarajuće klauzule u ugovor o prijevozu stvari. [33]

Ugovaranjem takvog osiguranja brodari stječu pravo potraživanja naknade troškova iz police osiguranja te ne ovise o diskrecijskoj odluci direktorija kluba da li će isplatiti odštetu zbog otmice broda i posade prema tzv. *Omnibus* pravilu.

5.4. Rizik piratstva i klupsko osiguranje

Zaštitu svojih interesa brodari mogu ostvariti i učlanjenjem u P/I klubove (*Protection and Indemnity*). Klupska osiguranja nastala su kao rezultat odbijanja osiguravatelja da u potpunosti prihvate osiguranje odgovornosti brodara. Suvremeni P/I klubovi osiguravaju širok spektar vidova odgovornosti i obveza koje za njihove članove mogu proizaći iz poslovanja broda tako da pokriće P/I klubova vrlo uspješno nadopunjuje pokriće kasko osiguranjem broda. Tako je, primjerice, pravilima suvremenih P/I klubova obuhvaćeno pokriće za odgovornost za štete iz sudara brodova, oštećenje nepokretnih

i plutajućih objekata, odgovornost za teret, odgovornost za stvari ukrcane na osigurani brod, a nisu teret, odgovornost za tjelesne ozljede bolesti i smrt, obveze prema posadi broda, novčane kazne, karantenski troškovi, troškove skretanja broda i sl. [9]

Gubici i odgovornost koja se veže uz ostvarenje rizika piratstva pokriveni su P/I klupskim osiguranjem na isti način kao i drugi P/I rizici. S druge strane, P/I klubovi jasno su dali do znanja da ne pokrivaju troškove otkupnine koju brodar mora platiti kako bi pirati oslobodili brod. Ipak, brodari mogu zatražiti naknadu troškova od direktora kluba koji mu mogu pozivanjem na *Omnibus* pravilo, u cijelosti ili djelomice, odobriti pokriće za nastali trošak iako to nije izrijekom predviđeno pravilima kluba. Također, treba voditi računa o tomu da P/I klub, sukladno klupskim pravilima, nije obvezan isplatiti naknadu iz osiguranja sve dok član prethodno ne plati iznose koje je obvezan platiti trećoj osobi u vezi sa svojom odgovornošću, tzv. pravilo *pay to be paid*.

Zaključak

Analizirani podaci i postupci ukazuju da će piratstvo i dalje ostati ozbiljan problem za sigurnost međunarodne plovidbe i živote pomoraca. Ohrabruje podatak da se od 2011. godine do danas bilježi pad broja piratskih napada u svijetu. Glavni razlog treba tražiti u činjenici smanjene aktivnosti somalijskih pirata koji djeluju uz obalu istočne Afrike, stabilizirajući utjecaj same somalijske Vlade, ali i donošenje odgovarajućeg pravnog okvira koji je dao smjernice učinkovitog i ujednačenog djelovanje.

Pravno rješenje za Somaliju nađeno je temeljem odgovarajućih rezolucija Vijeća sigurnosti UN-a kojima se odredbe navedenih instrumenata o piratstvu na otvorenom moru privremeno primjenjuju i na području teritorijalnog mora Somalije i njezina kopnenog područja. S obzirom da su rezolucije donesene na zahtjev Prijelazne vlade Somalije, treba imati na umu da one ne predstavljaju međunarodno običajno pravo.

Analizirajući najnovije statističke podatke autori su došli do saznanja da je najveći broj piratskih napada izvršen na brodove za prijevoz rasutog tereta te iznosi 25 % od ukupnog broja napada dok je najmanji broj piratskih napada u razmatranom razdoblju bio na brodovima odobalnih tehnologija.

U nastojanju da otklone piratski napad, brodari se mogu koristiti pojedinačnim preventivnim mjerama ili kombinacijom više njih. Prema *Smjernicama najbolje prakse za zaštitu od pirata* strogo se preporuča grupni tranzit brodova koridorom koji se formira za područje Adenskog zaljeva gdje se plovidba održava uz pratnju vojnih brodova po sektorima.

Kao posebno učinkovita mjera, uz djelovanje vojnih formacija, pokazalo se korištenje privatnih sigurnosnih oružanih pratnji na brodovima te postavljanje fizičkih barijera i obavljanje konstrukcijskih preinaka.

Autori zaključuju kako je potrebno kontinuirano djelovati i poduzimati niz mjera kako bi se spriječilo piratstvo i opasnosti koje ono predstavlja za pomorstvo i pomorce. Te mjere ujedno uključuju konstrukcijske preinake i fizičke barijere te navigacijsko-

organizacijske aspekte kao metode zaštite na trgovačkim brodovima. Iznimno je važno da se razvije svijest i znanje pomoraca o opasnostima od piratstva i oružanih pljački.

Za brodarsku industriju troškovi borbe protiv piratstva su veliki. Brodari su danas suočeni s rastućim premijama osiguranja za visoko rizična područja. Ostali troškovi uključuju instalaciju preventivnih mjera i zaštite na brodu, zapošljavanje privatnog sigurnosnog osoblja kao i plaćanje otkupnine za zarobljenu posadu i brod. Na novonastalu situaciju uzrokovanu učestalim napadima pirata i sve uspješnijim otmicama brodova i posade osiguratelji su reagirali na način da su prilagodili i revidirali postojeća pokrivača ili su ponudili nova kao što je tzv. *Kidnap and ransom* osiguranje.

Literatura

Knjige i časopisi

1. Bowden, A., *The Economic Cost of Piracy*, Ocean Beyond Piracy (OBP), One Earth Future Foundation, Working paper, 2011.
2. Brajčić, J., *Moderno Piratstvo 21. stoljeća*, Naše more, Znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 56, No 3-4, 2009.
3. Charles, M., *Piracy Ransoms – Conflicting Perspectives*, One Earth Foundation, Working Paper, 2010
4. Čorić, D., *Pravni okvir suzbijanja piratstva na moru*, Naše more, Znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 59, No. 1-2, 2012.
5. Grabovac, I., *Piraterija, morsko razbojništvo kao suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe*, Kapetanov glasnik, Vol. 23, 2011.
6. Grabovac, I., *Piratstvo - suvremena prijetnja sigurnosti plovidbe i događaj koji utječe na odgovornost pomorskog prijevoznika u prijevozu stvari*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, Vol.98, No. 3., 2012.
7. Grabovac, I., *Piratstvo i sigurnosna zaštita brodova hrvatske državne pripadnosti*, Naše more, Znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 60, No. 1-2, 2013.
8. Mišković, M., Antonić, R., Tomas, V., *Učinkovitosti obrane trgovačkih brodova od piratskih napada s aspektom njihovih manevarskih sposobnosti*, Pomorstvo: Scientific Journal of Maritime Research, Vol. 26, No. 1, 2012.
9. Pavić, Drago, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, 2006.
10. Pospišil, M., *Somalsko piratstvo – od vojnopomorskih operacija do naoružavanja brodova*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, Vol. 49, No. 1, 2012.
11. Simičić, Z., *Operacija EU NAVFOR Somalia – Atalanta*, Kapetanov glasnik, Udruga pomorskih kapetana, Split, Vol. 22, 2011.
12. Šošić, I., *Somalski pirati – rastući međunarodni problem*, Naše more, Znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 58, No. 1-2, 2011.
13. Urlić, A., *Operacija Atalanta EU NAVFOR Somalia – ATALANTA*, Hrvatski vojnik, No. 295, 2010.

Međunarodne konvencije, zakoni i druga dokumentacija

14. 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.
15. ICC - International Commercial Crime services and International Maritime Bureau, Piracy Reporting Centre, Statistical data according piracy attacks, 2014.
16. IMO - Maritime Security Committee Circular MSC.1/Circ. 1333, Piracy and armed robbery against ships – Recommendations to Governments for preventing and suppressing piracy and armed robbery against ships, 2009.

17. IMO - Maritime Security Committee Circular MSC.1/Circ. 1334, *Piracy and armed robbery against ships – Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*, 2009.
18. IMO - Maritime Security Committee Circular MSC.1/Circ. 1405-Rev2, *Revised interim guidance to shipowners, ship operators and shipmasters on the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*, 2012.
19. IMO - Maritime Security Committee Circular MSC.1/Circ. 1406, *Interim Recommendations for flag states regarding the use of privately contracted armed security personnel on board ships in the High Risk Area*, 2011.
20. IMO - Maritime Security Committee Circular MSC.1/Circ.1339, *Best management Practice for Protection against Somalia Based Piracy (BMP4)*.
21. IMO - Maritime Security Committee Circular MSC.1/Circ.1404, *Guidelines to assist in the investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against ship*, 2011.
22. IMO - Maritime Security Committee Circular MSC.1/Circ.1443, *Interim guidance to Private Maritime Security Companies providing Privately Contracted Armed Security Personnel on board ships in the High Risk Area*, 2012.
23. IMO - Maritime Security Committee Circular MSC.4/Circ.169, *Report on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships*, 2011.
24. IMO - Maritime Security Committee Circular MSC.4/Circ.180, *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery against Ships*, 2012.
25. IMO Resolution A.1025 (26), *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*, 2010.
26. IMO Resolution A.545 (13), *Measures to prevent acts of piracy and armed robbery against ships*, 1984.
27. IMO Resolution A.683 (17), *Prevention and suppression of acts of piracy and armed robbery against ships*, 1991.
28. IMO Resolution A.738 (18), *Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships*, 1993.
29. Zakon o sigurnosnoj zaštiti pomorskih brodova i luka, NN br.124/2009., 59/12.
30. Međunarodna konvencija o pravu mora iz 1982. godine (UNCLOS)
31. World report, *Piracy attacks in East and West Africa*, 2011.
32. www.swedishclub.com
33. www.bimco.org
34. <http://www.igpandi.org>

Biserka Rukavina, Srđan Žuškin, Katarina Balen

Piracy Impact on the Maritime Industry and the Efficiency of Merchant Vessel's Defence

Summary

Piracy impact on the maritime industry and systematic analysis of the efficiency of merchant vessel's protection are presented in this paper. By analysing the latest statistics, the authors point out the decreasing trend of piracy attacks on vessels. Furthermore, modalities of protection from piracy according to the Best Management Practice are suggested in this paper. The emphasis is on the military and other forces, especially on the interdependence between the use of Privately Contracted Armed Security Personnel and piracy attack reduction. Since an effective action against pirates also implies the adoption of an appropriate legal framework, efforts and contributions of the International Maritime Organization are also described in this paper. The position of insurer and insurance instruments in case of pirate attacks, armed robbery and hijacking of ships with crew are also discussed. In the conclusion, the authors indicate possible future actions and the necessity for continuous coverage of all stake holders concerned.

Key words: piracy, methods of protection against piracy, marine insurance